5e Année — N° 710

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : **0** FR. **60** ; AUTRES PAYS : **0** FR. **70**
Tous les Samedis

27 Avril 1912

VIE AU GRAND AIR

MISS QUIMBY, RECORDWOMAN DE LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE (1)

Le 16 avril dernier pour la première fois la Manche a été traversée par une aviatrice, Miss Quimby, Américaine. (*Détail technique : monoplan Blériot*).

1. Voir p. 290.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

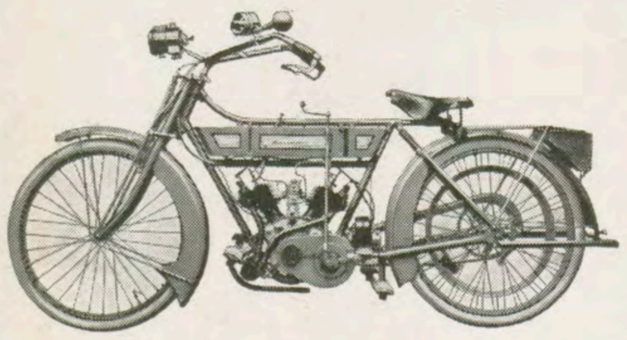
Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER Co of New-York

Téléphone : 540-72 — *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* — Téléphone : 540-72

"MOTOSACOCHE"

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type deux cylindres)

MODÈLES 1912

1 cylindre 2 HP (64×90)
2 cylindres 3 HP (54×75)

2 vitesses, débrayage, transmission par chaîne, mise en marche par manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suisse)
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand, 2
PARIS (16e)

AYRES

Tous les articles de Tennis

Catalogue franco

J. TITUS POSTMA

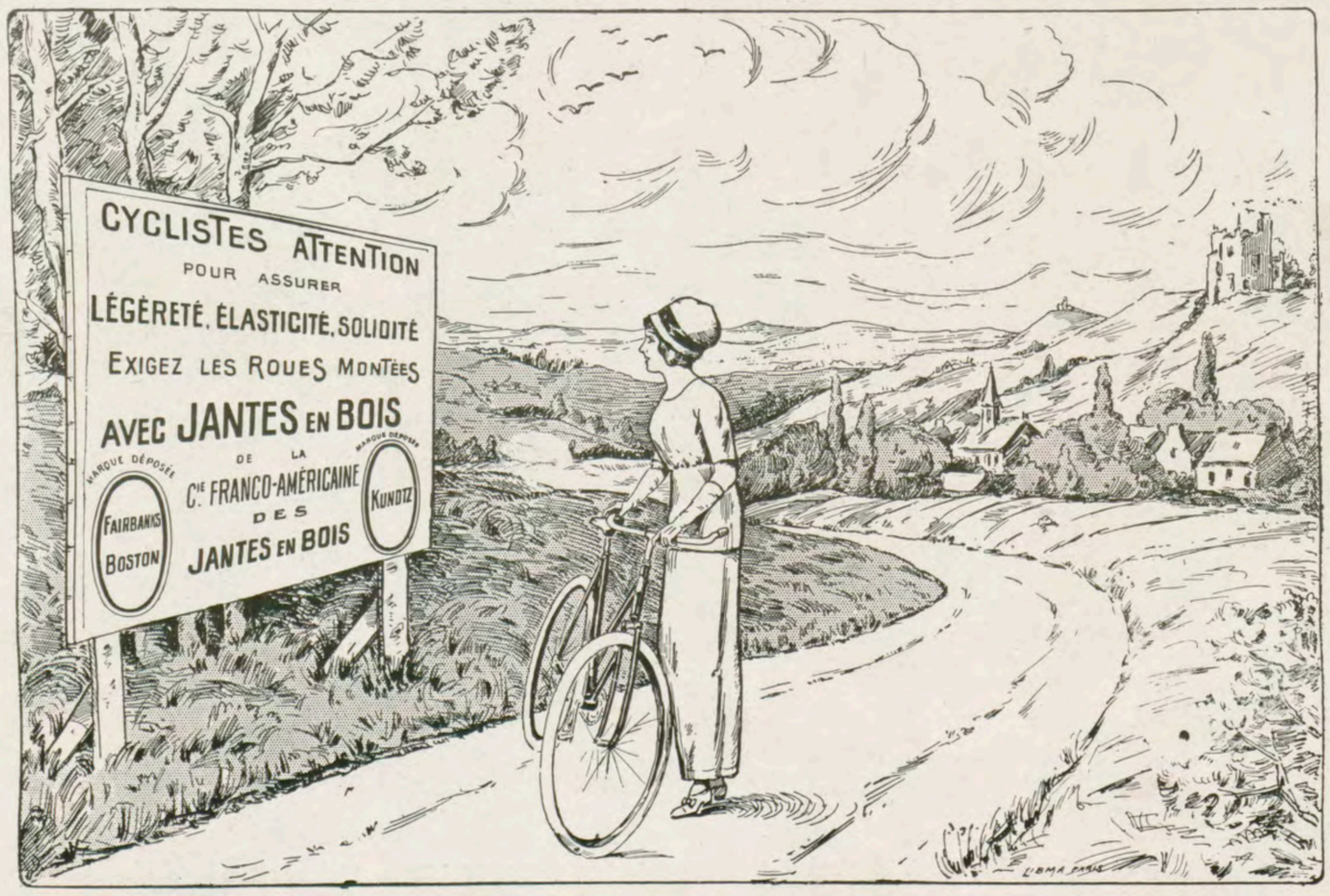
64, avenue de la Grande-Armée, PARIS Téléphone 536-20

Raquette " WILDING "
Balle " CHAMPIONSHIP "

FAUTEILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* BARLET, 112, rue Réaumur
Buste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

UB ANGLAIS demande matchs pour oyage circulaire fin août : cricket, golf, tenS'adresser : Box : 9494 Kentish Express, ford, Kent, Angleterre.



Officiers Ministériels

BOULOGNE-SUR-SEINE Maison de rap., 3, r Théodore. Revenu bru 12.040 fr. M. à p. : 115.000 fr. A adj. le 29 avril 19 à 1 h., en l'Et de Me LOYSEAU, not. à Boulogne-s

Maison Faubg **ST-HONORÉ** 12. Rev. b. act. : 32.550. M. à 350.000. Adj. Ch. not. 7 m S'ad. M. GARDY, 17, r. Miromesnil, et not. Mes RAF PHILIPPOT et HUGUENOT, 50, r. La Boëtie, dép. enc

Propté à Paris, Rue de **RIVOLI, 140** Cce : 626 m. Reve br. : 44.314 fr. Mise pr. : 450.000 fr. A. adj s 1 ench. Ch. not. Paris, le mai 1912. S'ad. aux not. Mes BRUNEL, LEROY, D LESTRE et A. GIRARDIN, 43, rue Richelieu dép. enc

Propriété à Paris **R. N.-D.-DE-NAZARETH** 26 et 23, r Meslay. Co 617 m. 46. Rev. br. : 21.896 f M. à p. 200.000 f. Adj. not., 14 mai. Me GODET, not., 49, r. des Petites-Ecuri

HOTEL à Paris, 50, rue Copernic. 511 m. 88. Lib M. à p. : 220.000 fr. Adj. Ch. not., le 14 m S'ad. Me VINGTAIN, not., 26, av. de la Grande-Arm

VILLE DE PARIS
A adj. sur 1 ench., Ch. des not. Paris, le 21 mai 19
TERRAIN rue de Sèvres, 10. Surface : 537 m. M. à p. : 500 fr. le m. S'ad. Mes DELORME MAHOTDELA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides, dép. en

VENTE au Palais, à Paris, le 11 mai 1912, à 3 heures. Propriété dite
DOMAINE DE FONTENAY-LES-BRIIS
comprenant : Château de Fontenay, parc, bois, terres et corps de ferme situés à Fontenay-les-Briis, arrondissement de Rambouillet (Seine-et-Oise). Contenance totale environ : 250 hectares. Mise à prix : 950.000 francs. S'adresser à Mes COLLIN, CARTAULT, DELIHU et DE CHAUVERON, avoués, et BRUNEL, GIRARDIN, LEROY et DELESTRE, notaires à Paris.

Lire "MUSICA
Paraissant le 1er de chaque mois

La Vie au Grand Air

N° 710 — 27 Avril 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

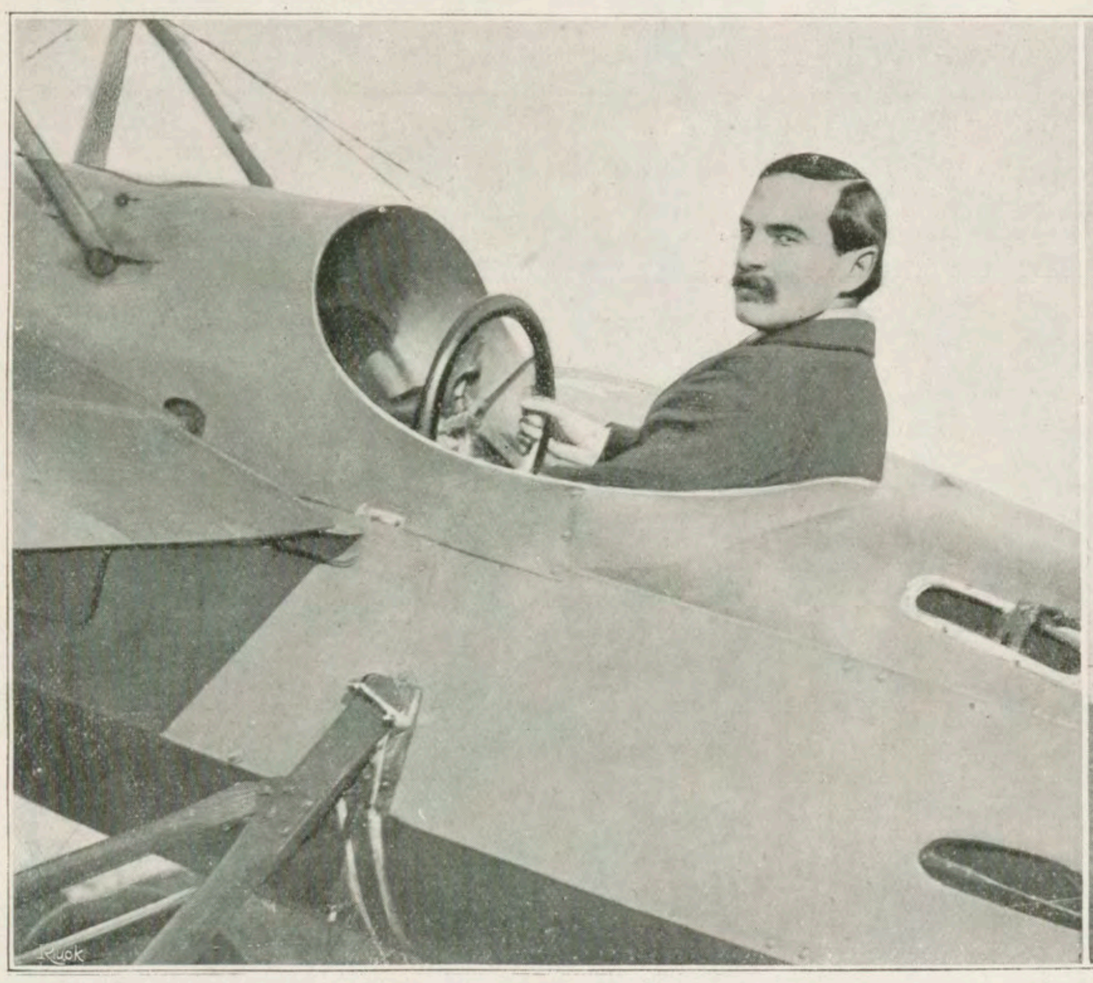
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie April 27 th 1912

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

LE BOXEUR BERNARD, STARTER DU MATCH SIRET-CLARKE.

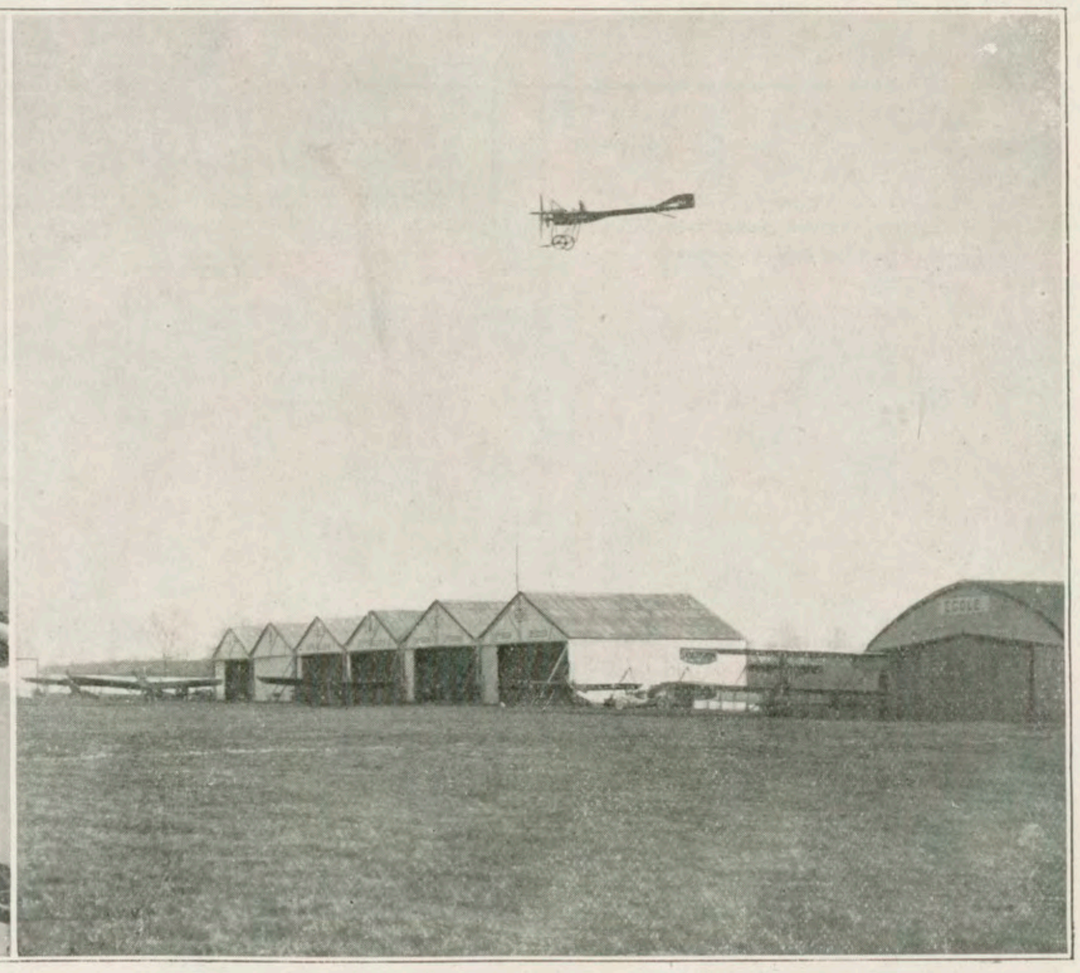
Dimanche dernier, au vélodrome Buffalo, s'est disputé sur la distance du record de l'heure français un match pédestre entre le stayer Anglais Clarke (à gauche) et le fameux Français Siret (à droite). Le boxeur Bernard leur donnait le départ. Siret terminait la course en 1 h. 5 m. 6 s. 2/5, tandis que Clarke mettait 1 h. 5 m. 49 s.

LES TRIOMPHATEURS DE L'AIR



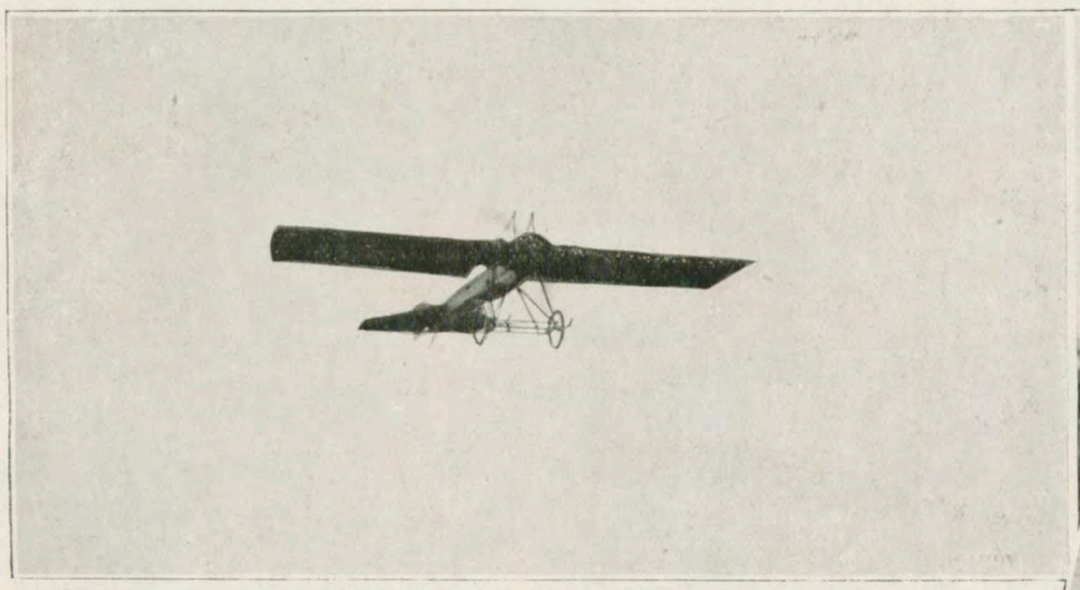
GUILLAUME BUSSON AU DÉPART

Le 19 Avril dernier, Guillaume Busson s'est signalé par un vol magnifique de Pau à Saint-Cyr dans la même journée pour la Coupe Pommery. (*Dét. tech. : Monoplan Deperdussin, moteur Gnôme, Automobiline et huile D. F.*)



LE DÉPART DE PAU

Busson quittait l'aérodrome de Pau dès l'aurore et, malgré le vent et la pluie qu'il rencontra en route, il poussa jusqu'à Poitiers où il fit escale. Il repartit ensuite pour Tours où il s'arrêta une seconde fois.



BUSSON EN PLEIN VOL

Vers 5 heures, il partait de Tours et s'arrêtait à Saint-Cyr à 7 heures. Il devenait par ce vol détenteur de la Coupe Pommery, ouverte jusqu'au 30 Avril. (*Dét. techn. : Monoplan Deperdussin.*)

LA GARDE D'HONNEUR DE MISS QUIMBY

Les Anglais qui attendaient Miss Quimby sur la côte française la gardèrent jalousement, empêchant les photographes et les reporters d'exercer leur métier.

MISS QUIMBY A SON ARRIVÉE A BOULOGNE-SUR-MER

En haut : Miss Quimby à son arrivée sur la côte de Boulogne ; en bas : elle descend de son appareil. (*Dét. tech. : monoplan Blériot, moteur Gnôme*).

SOMMAIRE

Miss Quimby .. .. Couverture
Le boxeur Bernard, starter du match Siret-Clarke .. 289
Les triomphateurs de l'air 290
Les derniers accidents de l'air, par A. Beaumont, ... 291
De Paris aux Pyrénées en ballon, par Georges Blanchet 291
Le Péril de la mer, par François Peyrey. 291
Coureurs d'hier et d'aujourd'hui, par Maurice Martin. 292
L'escrime est un art par Hébrard de Villeneuve.. 292
Les Victimes de l'air 293
Les Tournois militaires d'escrime 293
Le Carnet du sportsman 294
Le Championnat de France des 100 kilomètres 291
Les succès hebdomadaires de l'aviation militaire. 296-297
Siret bat l'Anglais Clarke 298
L'aviation au Maroc 298
Le Championnat de France d'Association, par Géo Lefèvre. 299
La culture physique chez l'adulte, par le Dr Francis Heckel 299
Le Petit Dictionnaire sportif 300
Le Bloc-Notes de la semaine 301
Un Derby fameux, par René Riondet. 302
Les Prix Boïard et Hocquart, par Stuart 302
Du Prix Boïard au Prix Hocquart 303
Quelques lauréats de Monaco 304
La vie d'un Champion du Ring, par Jim Jeffries.. .. 305
Le concours de Jeffries 306

CONCOURS DE PROPAGANDE

Rappelons qu'un Concours de Propagande *doté de plus de 3.000 francs de prix consistant en objet d'arts et livres est réservé, pendant l'année 1912, aux abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.*

Vois, page 138, de notre Carnet Multiprimes *les conditions de cet amusant concours.*

AVIATION

Les derniers accidents de l'air

Le suicide semble impossible en aéroplane.

Encore un mort ! encore un aviateur qui tombe et se tue ! Mais cette fois c'est un des anciens, un des tout premiers, un des vieux routiers de l'air et l'impression est des plus profondes encore ; l'on se demande, dans ces moments si l'on est bien sûr de sa conquête, si, devant cette série ininterrompue de chutes, si en présence d'exemples aussi douloureux, d'incertitudes aussi menaçantes, nous ne sommes pas, en persistant, de simples fous ou de sublimes orgueilleux ! Et l'on cherche par tous les moyens à se persuader que cela n'est pas, que nous ne sommes ni des fous, ni des orgueilleux, et pour découvrir le secret de ces désastres inexplicables, on en arrive à penser au suicide. Le suicide seul peut expliquer une mort où les causes n'apparaisssent pas assez clairement ! Eh ! bien, à mon avis, non ! il n'y a pas eu de suicide, on ne se suicide pas en aéroplane, c'est bon dans les romans, laissons cette explication aux poètes. La mentalité d'un aviateur change en effet brusquement quand il monte dans son appareil, il est envahi soudain par un besoin irrésistible de lutter contre le danger, dominé par un instinct supérieur de conservation, par une volupté dans la peur qui étreint quelquefois réellement le pilote ; ce sont autant de sensations violentes qui s'emparent de tout son être moralement et physiquement et lui font oublier aussitôt tous les autres soucis qui le hantaient à la minute précédente. Je m'imagine qu'un aviateur qui voudrait se suicider en aéroplane agirait comme ce duelliste fameux du siècle dernier qui, ayant résolu de mettre fin à ses jours provoqua coup sur coup, pour des motifs futiles, plusieurs des plus fines lames de son époque. Et à chaque rencontre il blessait dangereusement son adversaire, et sortait indemne de la lutte. « Je suis bien ennuyé, disait-il, un jour à ses amis stupéfaits, je suis incorrigible; quand j'ai une épée à la main je ne sais plus ce que je fais, j'étais arrivé sur le terrain avec l'intention bien arrêtée de m'y faire traverser de part en part, je me suis encore laissé distraire par l'intérêt du jeu. » Le lendemain on le trouva pendu.

Il avait renoncé à prostituer ces brillantes passes d'armes inoffensives pour la plupart, ces combats loyaux, où il excellait, et qu'il aimait avec passion, et à les faire servir indignement à l'accomplissement d'une lâcheté. Et l'on se suiciderait en aéroplane ? Sans même tenter un record ! sans beauté ! sans avoir traversé la plus petite chaîne de montagnes, ni le moindre bras de mer ! sans même cacher la brutalité de son acte dans la recherche d'un idéal quelconque ! Une pareille supposition demeurerait très attristante si elle n'était invraisemblable.

D'ailleurs, l'accident s'explique tout naturellement sans l'intervention d'un drame passionnel. Il se produit très rarement, mais il se produit cependant dans les faibles altitudes des remous violents, des vagues d'air qui déferlent de haut en bas avec une grande force et frappent le dessous des ailes, et cela avec d'autant plus de danger que l'appareil se trouve plus « piqué ». Dans le cas qui nous occupe, l'appareil était en vol plané et, par conséquent, assez incliné vers l'avant. Les ailes de l'aéroplane « font voiles » et celui-ci est précipité brusquement vers le bas presque verticalement, la queue levée. Le pilote, offrant moins de prise au vent descendant, reste en l'air par inertie et se trouve décollé de son siège. Cramponné à son volant, il est entraîné vers le sol avec une rapidité vertigineuse, sous la triple action du vent, du moteur (qu'il n'a pas eu le temps d'arrêter), et du poids de l'appareil, et il attend, non sans anxiété, le moment où la colonne d'air descendante touchant le sol, se rebroussera et permettra de redresser l'appareil d'un coup brusque du stabilisateur. Puis il atterrira et rentrera prudemment son appareil au hangar, car l'exercice précédent ne laisse pas que d'impressionner fortement le pilote. Si, au contraire, l'aviateur surpris par la soudaineté du remous est arraché de son siège et n'a pas eu le temps de s'accrocher assez fortement à son volant, il voit celui-ci lui échapper, et l'appareil s'effondrant sous lui et plus vite que lui, il est désormais incapable de le ressaisir. C'est alors que, dans un geste de désespoir, il lève les bras au ciel, car il comprend que tout est fini : l'aéroplane livré à lui-même s'abîme sur le sol, bientôt suivi de son pilote. Et c'est la signification exacte de la déposition de la boulangère de Châteaufort quand elle dit :

« Tout d'un coup, nous l'avons vu piquer droit sur le sol, puis à 50 mètres à peu près, en même temps que nous avons aperçu très distinctement l'aviateur lever les bras et sauter de son siège, etc. »

Puis :

« Dans cette dernière partie de la chute, l'aviateur se trouvait complètement dégagé du monoplan. »

Je connais un aviateur à qui ce même accident est arrivé deux fois, peut-être avec moins d'intensité, mais heureusement pour lui, il a pu se cramponner solidement à son volant et redresser son appareil à quatre ou cinq mètres du sol. A mon avis donc, dans la triste fin de l'excellent pilote Verrept, il n'y a pas eu de suicide, on ne peut incriminer que l'extrême violence d'un remous comme il s'en produit heureusement très rarement.

Quelles sont les leçons à tirer de ce pénible événement ? Elles sont de quatre ordres différents :

D'abord : la nécessité de s'attacher sur son siège. On éprouve de ce fait une impression désagréable, mais je crois qu'il vaut mieux la surmonter et se condamner à ce léger inconvénient que de s'exposer à être « débarqué » par un « coup de rabat ».

Ensuite, il vaut mieux toujours tenir sa commande à deux mains et très ferme par temps de remous.

Ensuite (et cela a déjà été fait sur la plupart des appareils) renforcer très sérieusement les haubans supérieurs des ailes des monoplans. J'insiste sur ce point, car j'ai encore vu voler des aviateurs civils dernièrement, et ils n'avaient pas encore modifié cette partie de la construction de leur machine.

Enfin, quand on doit tourner sur un aérodrome pendant un certain temps avec des remous, il vaut mieux sortir de la zône où les courants d'air sont irréguliers et se maintenir à une grande altitude. Les épreuves que demandent aux constructeurs les commissions de recette de l'armée, n'exigent pas en effet des évolutions à faible hauteur. Les épreuves de durées se font à l'altitude choisie par le pilote. L'épreuve d'altitude impose au contraire à l'aviateur de monter à plus de 500 mètres. Enfin, les épreuves de vitesse ne peuvent être contrôlées avec quelque exactitude que par vent presque nul et par suite par temps très maniable.

La disparition tragique de Verrept sera vivement ressentie dans le monde de ses amis, mais il était nécessaire de dire qu'il a succombé à son poste, victime non pas d'une défaillance morale, mais d'un de ces chocs en retour de l'atmosphère qui semble vouloir faire payer aux hommes, par l'impôt d'une vie humaine, chacune de leurs victoires aériennes; il est mort non pas en vaincu de la vie, mais en brave, comme tous ceux qui l'ont précédé dans la glorieuse liste des nauf agés de l'air, et il aurait été néfaste qu'une légende indigne de lui, vint effleurer sa mémoire.

André Beaumont.

AÉRONAUTIQUE

De Paris aux Pyrénées en ballon

Impressions du vainqueur du Prix Marius Dubonnet.

Depuis l'institution des concours de ballons, il était admis qu'il y avait de mauvaises directions (La Rochelle, Nantes, Vendée en était le type). C'était une opinion respectable, sans doute, mais le mal résidait en cette croyance que rien au monde — au ciel aussi — ne pouvait changer le cours du « mauvais vent ».

C'était une erreur. Un indice, corroboré par un renseignement d'une observation banale d'un nuage, haut perché, me fit découvrir le défaut de la cuirasse. Et, soit dit sans gloriole vaine, j'annonçais à mon second, René Dumont, alors que l'*Aéro-Club du Béarn* franchissait la Loire à Amboise, notre future direction d'atterrissage : le plein Sud, aux Pyrénées sans doute, en Espagne, peut-être. C'est que l'air était pur, le matériel aérostatique excellent, l'équilibre parfait, et la

GEORGES BLANCHET ET RENÉ DUMONT AU DÉPART.

foi forte à bord. Pour profiter de ce vent nord, il m'a fallu atteindre et dépasser l'altitude de 3.000 mètres.

Tout d'abord, la vitesse ne fut pas considérable. Je fis même du « sur place ». Tours, Blois et Orléans, magnifiquement éclairés, demeurèrent en vue deux longues heures. Si les lumières restèrent visibles, la terre fut plongée dans une obscurité épaisse, la Loire même resta dans l'ombre.

A 3.500, puis à 4.000 mètres, ce fut le froid rigoureux. Tout était gelé : le vin, les viandes, les fruits. Inutile de dire que ces provisions étaient incomestibles, nous dûmes nous rabattre sur les liquides conservés chauds et les biscuits secs,

A 3 heures, les feux du phare de Cordouan, au loin et à droite, nous signalèrent l'Océan à plus de 100 kilomètres.

Au lever du jour, le confluent du Lot et de la Garonne fut le repère certain de la bonne route. A 10 heures, la chaîne des Pyrénées barrait l'horizon. Vais-je passer ? Hélas ! mon désir sera loin de la réalité. Sous le chaud soleil du Midi, le ballon a monté, monté. Il plane maintenant à 5.000 mètres, puis, à 1 h. 1/2, vers 6.000 mètres !

J'étais épuisé par la raréfaction de l'air. Mon second, René Dumont, supporta courageusement l'épreuve. Mais vaincu, il dut s'étendre suffoqué, à deux doigts de la syncope mortelle. Et l'angoisse pour tous deux ne disparut que lorsque le ballon, mis en descente regagna des altitudes moins dangereuses.

Mais, en même temps que la vie reprenait ses droits, s'évanouissait l'espoir de franchir la chaîne toute blanche et d'atterrir en Espagne.

La descente eut donc lieu à Montastruc, près de Lannemezan (Hautes-Pyrénées). Heureux quand même de m'être approprié cette importante épreuve et d'avoir rompu le charme du « mauvais vent ».

Georges Blanchet.

Le péril de la mer

Bien rares sont les aéronautes qui, emportés au large, en sont revenus.

Le voyage émouvant de M. Jules Leloup allonge tristement la longue nomenclature des aéronautes perdus en mer. On sait que M. Jules Leloup — l'un des concurrents de la dernière com-

pétition du Prix Marius-Dubonnet — s'éleva, seul à bord du sphérique *Centaure*, qu'il avait baptisé *Zodiac* pour la circonstance, dans l'après-midi du 13 avril. L'aéronaute, tandis que ses dix-sept camarades télégraphiaient à l'Aéro-Club de France leur point d'atterrissage, ne devait pas donner de ses nouvelles. Mais, le lendemain du départ de la flottille aérienne, à dix heures du matin, le capitaine Skau, du vapeur norvégien *Skraastad*, cinglant sur Bordeaux, trouvait, à 15 milles au large des Sables-d'Olonne, le *Zodiac-Centaure* encore gonflé. La nacelle contenait vingt sacs de lest, les instruments ordinaires, un appareil photographique, etc. Bref, l'armement était aussi complet qu'au départ, et le pilote, possédant encore une telle provision de lest, aurait eu la faculté, durant de longues heures, d'errer au-dessus de l'Atlantique, d'attendre un bateau sauveteur.

Quel a été le sort de M. Jules Leloup ?

On a cru, un moment, que l'aéronaute, lors d'une tentative d'atterrissage non loin du rivage, était venu violemment en contact avec un obstacle terrestre. Dans ce cas, étourdi par le choc, il eut pu être débarqué. Cette hypothèse paraissait d'autant plus admissible que le ballon de M. Welby Jourdan abandonna son équipage au bord de la mer, avant de s'échapper au-dessus de l'Océan. Malheureusement, l'examen du baromètre-enregistreur de M. Leloup devait faire perdre toute espérance. Le diagramme, renvoyé à Paris, par les soins de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, prouve, en effet, que le ballon a gagné le large sans avoir repris contact avec la terre. Sans doute, mal orienté dans la nuit noire ou n'ayant pu discerner les phares, M. Leloup s'est trop tard rendu compte de sa situation dangereuse. Puis, au lieu de continuer son voyage ou de se laisser traîner à la surface des flots, il eut l'idée funeste de gagner la côte à la nage. On devine l'épilogue de la vaine tentative.

Outre l'imprudence d'être parti seul — quel peut être le moral d'un homme solitaire dans une telle conjoncture ! — l'armement du *Zodiac* ne comprenait ni cône-ancre, ni ceinture de kapok. J'ai remarqué, d'ailleurs, au parc de l'Aéro-Club de France, que pas un concurrent n'avait eu la précaution élémentaire de se munir d'un cône-ancre. Seul, M. Léon Barthou, pilote du *Caprice*, possédait des ceintures de sauvetage en kapok. On sait que le kapok, matière soyeuse et blanche, douée d'une « flottabilité » tout à fait exceptionnelle, ne pèse que 10 à 12 kilogrammes au mètre cube. L'on en fait des ceintures très légères et très souples, voire des matelas pouvant très facilement supporter deux hommes et même la nacelle. Quant au cône-ancre, son emploi permet, s'il ne vente pas trop frais, — sinon la résistance de cet engin d'arrêt provoquerait la déchirure de l'enveloppe — d'attendre du secours ou de ne pas augmenter la distance séparant le ballon du rivage.

Mieux vaut, d'ailleurs, faire acte de prudence, atterrir à une honnête distance des vagues, surtout depuis qu'une décision de la Fédération Aéronautique Internationale enjoint aux Clubs de ne pas tenir compte, dans le classement des épreuves, des pilotes recueillis en mer. D'aillenrs, même à notre époque où le sport prime tout, et s'il est louable de tenter, par temps favorable, de passer en Angleterre, l'on taxera de folie l'aéronaute aventuré sur la Méditerranée, l'Atlantique ou la mer du Nord. Hors des itinéraires marins, c'est la solitude absolue. Au surplus, par gros temps, même sur un point fréquenté, un bateau ne peut sauver un aéronaute. Neuf fois sur dix, le matelot, tombé ou arraché de son bord, un jour de tempête, est perdu. Or, les difficultés du sauvetage sont centuplées lorsqu'il s'agit d'un ballon emporté par un vent fou. Enfin, si ce ballon vient en contact avec une mer démontée, il sera immédiatement roulé, englouti par les lames.

Quelques aéronautes ont eu l'heureuse fortune d'être recueillis en mer. Il ont, ceux-là, bénéficié de la bonace. D'autres, bien plus nombreux, ne sont pas revenus du large : la mer était grosse.

Le ballon de M. Welby Jourdan, dont j'ai plus haut évoqué la mésaventure, a été également recueilli au large. Souhaitons à son pilote un voyage moins mouvementé lorsqu'il s'élèvera de Stuttgart, le 27 octobre prochain. Car M. Welby Jourdan, ainsi que MM. Alfred Leblanc et Emile Dubonnet, défendra les couleurs de la France à la prochaine Coupe aérostatique Gordon Bennett. Cette année, enfin, nous serons représentés au Challenge par les trois équipes réglementaires. On n'ignore pas que l'an dernier un seul aéronaute, M. Emile Dubonnet, fut assez sportif pour se rendre aux Etats-Unis où il fut notre unique defender.

Depuis sa première compétition, en 1906, la Coupe Gordon-Bennett des ballons sphériques a été gagnée par un Américain (1906), un Allemand (1907), un Suisse (1908), deux Américains (1909-1910) et un Allemand (1911). Il est pénible, dans ce résumé succinct, de n'avoir point à mentionner une seule victoire française du pays créateur, indiscutablement, du sport aérostatique. Encore que la plupart de nos défaites aient été très honorables, il n'est que temps de voir le trophée reposer enfin sur le socle qui l'attend toujours rue François Ier.

FRANÇOIS PEYREY.

CYCLISME

Coureurs d'hier et d'aujourd'hui [1]

La simplicité des moyens fait que notre admiration doit aller aux coureurs d'autrefois.

Nous avons reçu à la suite de notre dernière enquête sur la comparaison des anciens coureurs cyclistes et ceux d'aujourd'hui la lettre suivante de notre confrère Maurice Martin. Nous sommes heureux de la publier.

LA question que pose la « *Vie au Grand Air* » est plus complexe qu'elle ne le paraît « a priori ».

Les grands coureurs actuels ont pour eux l'avantage d'être issus d'une beaucoup plus nombreuse sélection, de représenter ainsi une élite plus quintessenciée. Ils profitent aussi d'une plus savante pratique générale de l'entraînement. Mais ils ont contre eux le manque de ce que j'appellerai l'apostolat athlétique qui faisait les héros cyclistes d'autrefois, surtout à l'époque initiale des Terront, de Civry, Médinger, etc.

ZIMMERMAN.

Je pense donc qu'avec leur mentalité sportive nouvelle, à notre époque où une véritable science du muscle a fait place au bouillant empirisme musculaire de jadis, les grands champions actuels, si on les transportait subitement sur les bicycles, tricycles et premières bicyclettes des temps héroïques en leur disant : « désormais, c'est sur ces outils là que tu rouleras » seraient presque tous incapables d'y accomplir, avec la meilleure volonté du monde, les mêmes prouesses que leurs devanciers. Il leur manquerait un « quelque chose » qui s'expliquerait difficilement.

Et c'est pour la même raison qu'en sens inverse je croirais volontiers un Mills et un Terront redevenu subitement jeune à la manière de Faust, sous le coup de magie d'un Méphisto, incapable de recommencer une carrière de gloire à côté des grands champions modernes sur les nouveaux instruments, d'après les nouvelles méthodes, dans l'ambiance nouvelle.

Car tout dépend, voyez-vous, du milieu et du moment. Napoléon né un siècle plus tôt ou plus tard n'eût très probablement fait qu'un quelconque soldat ; et tel valeureux croisé bardé de fer et de foi au moyen âge ne ferait de nos jours qu'un « pioupiou » matriculé, s'amusant plus ou moins follement dans un café-concert de garnison...

Que l'on préfère, en tant que sportsman, la manière et les exploits des premiers champions du cycle, voilà, par exemple, une toute autre question. Pour ma part — et je crois que ceux qui ont eu, comme moi, la possibilité de vivre les deux âges du cyclisme seront de mon avis — je n'hésite pas à préférer l'exploit héroïque d'un Terront couvrant les 100 kilom. en 3 h. 28 autour de Longchamp sur son grand bicycle, il y a environ un quart de siècle, à n'importe quel record actuel accompli sur piste moderne à gabarit scientifique, dans une atmosphère de sport savant, où le muscle devenu matière de laboratoire sportif perd un peu trop de son antique et simple beauté.

Faut-il voir en de telles préférences, le goût souvent irrésistible des hommes d'un certain âge pour les choses de leur jeunesse ? Je crois qu'il faut y voir surtout le besoin qu'ont certains d'entre nous de chercher la vérité et la beauté dans la simplicité des moyens. En sport comme en art, les chefs-d'œuvre se sont toujours le moins éloigné des formules naturelles. Les complications voulues ont presque toujours été l'arme des faibles ou des incapables, ou le signe extérieur des époques de décadence.

MAURICE MARTIN.

(1) Voir le numéro 709 de la *Vie au Grand Air*.

L'Escrime est un Art

Pour rendre pratique l'escrime, on dédaigne la beauté du jeu.

L'Académie des Sports vient de commencer à publier son enquête sur le mouvement des sports en France durant les dix premières années du XXe siècle. Nous extrayons du rapport sur l'escrime la conclusion due à M Hébrard de Villeneuve, conseiller d'Etat, président de l'Académie des Sports et de la Société d'Encouragement de l'Escrime.

LES destinées de l'escrime ne sont pas menacées comme voudraient le faire croire quelques pessimistes trop enclins à regarder le monde dans leur glace et à généraliser leur propre décadence.

Le mouvement de ces dix dernières années, la multiplicité des tentatives, la création des groupes nombreux, le bruit, la réclame faits autour des épreuves d'escrime accusent, sinon des progrès appréciables, au moins une réelle activité. En tout cas il n'y a pas atonie et le désordre même, révèle une prodigieuse vitalité.

D'autre part, l'escrime est un art bien français, un art national sinon populaire, il a poussé dans notre sol de profondes racines qui le mettent à l'abri des coups de vent de la mode.

Faut-il se préoccuper outre mesure de la concurrence que lui font les sports variés dont notre jeunesse s'engoue tour a tour ? Nous ne le croyons pas. En somme, la multiplication des exercices physiques crée une atmosphère favorable à tous en général et à chacun en particulier. L'homme bien doué pour les sports se spécialise rarement d'une façon exclusive. Tel cavalier accompli manie supérieurement l'aviron, il y a des patineurs qui excellent au golf et au tennis ; on compte de bons escrimeurs parmi les chasseurs les plus passionnés et nous pourrions citer plus d'un aviateur qui, lorsqu'il daigne descendre des airs, paraît heureux de sentir un terrain solide répondre à ses appels. Non, l'escrime n'a pas à se préoccuper de la rivalité des autres sports, elle n'a rien à redouter — c'est l'éternel proverbe — que de ses propres adeptes.

Le premier écueil que nous nous permettrons de signaler à nos camarades, c'est la dissémination des forces dirigeantes ; le pullulement des sociétés nouvelles — qui, sous des noms différents et avec des états-majors variés, poursuivent en réalité un but identique — ne peut que nuire à l'intérêt général.

Moins de sociétés et plus de salles d'armes ; moins de comités et plus de leçons et d'assauts ; tel devrait être notre programme.

C'est inouï combien il y a de tireurs que les réunions dites « d'escrime » empêchent de faire des armes !

L'autre écueil — nous donnons ici franchement notre opinion personnelle — c'est la place prépondérante, excessive, que l'épée a prise depuis quelque temps. Il y a là, à notre avis, une question de mesure et nous nous déclarons aujourd'hui contre les partisans *exclusifs* de l'épée comme nous nous étions autrefois prononcé contre les intransigeants fleurettistes.

Actuellement, ces derniers sont réduits au rôle de minorité, on dédaigne généralement le jeu classique et, narguant les règles, chacun se fait un jeu à sa guise.

Les poules, les matches, les championnats, les tournois ont détrôné les solennelles académies et surtout on ne parle plus que d'*escrime pratique !*

Qu'est-ce à dire ? est-ce que tout exercice n'a pas un but pratique ?

Est-ce que tout sport n'est pas un ensemble d'efforts méthodiques et coordonnés en vue d'un but à atteindre ?

Mais quel est donc le but de l'escrime ? Gagner chacun à son tour des poules en un coup de bouton, piquer un adversaire au doigt, sont-ce là des résultats suffisants pour des gens qui ne se battent que trois fois dans leur vie et qui consacrent trente ans et plus à l'art des armes ?

N'y aurait-il pas un autre idéal qui consisterait à envisager l'escrime, non en ce qui concerne chaque individu en particulier, mais comme un élément de culture athlétique et intensive ayant pour but de développer chez nos jeunes générations la souplesse, la force, l'harmonie, en un mot la vraie beauté du corps humain ?

Cet idéal pour être plus élevé, est-il moins pratique ?

Nous livrons ces réflexions aux propagandistes exclusifs de l'épée et notamment aux chefs de l'armée qui ont cru faire merveille en favorisant l'escrime dite pratique, c'est-à-dire l'escrime primitive et facile comme s'ils jugeaient plus important de préparer des duellistes que de former des hommes.

HÉBRARD DE VILLENEUVE.

LES VICTIMES DE L'AIR

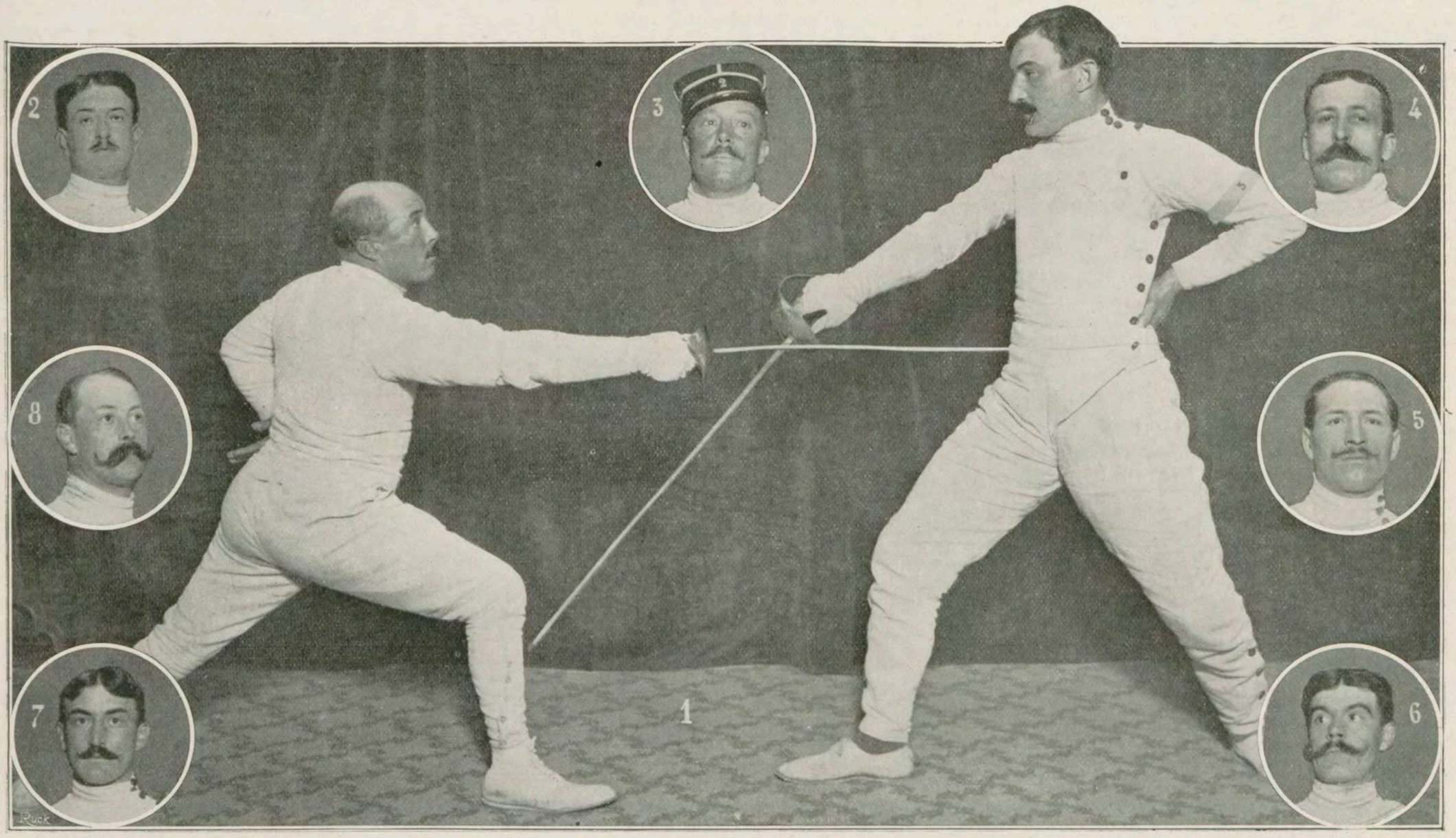
L'AVIATEUR VERREPT

Le 17 avril, l'aviateur belge Verrept, ancien recordman de la hauteur à trois, se tuait en faisant une chute de 300 mètres d'altitude dans un vol piqué. D'après l'enquête, on put croire à un suicide provoqué par des chagrins d'amour. L'adroit et valeureux pilote emporta dans la tombe le secret de sa lamentable fin.

L'AÉRONAUTE LELOUP

L'aéronaute Leloup qui prenait part au Prix Marius Dubonnet fut emporté par le vent au-dessus de la mer, la nuit. Se tenant sans doute trop haut, il n'avait pu reconnaître dans l'obscurité qu'il voguait au-dessus de l'onde. Un bateau de pêcheur recueillit son ballon, mais le corps n'a pas été retrouvé.

LES TOURNOIS MILITAIRES D'ESCRIME



QUELQUES LAURÉATS

1. Finale de sabre (individuel) entre l'adjudant Richard du 2e zouaves, vainqueur, et le maréchal des logis chef, Candelon, du 5e chasseurs. — 2. Le sergent Remay, de l'Ecole de Joinville, champion de sabre (individuel des maîtres), — 3. L'adjudant Richard, du 2e zouaves, champion des sous-officiers rengagés, épée. — 4. L'adjudant Gasser, du 146e d'infanterie, vainqueur de la finale des maîtres d'armes, fleuret. — 5. Le sergent Carbon, du 37e d'infanterie, champion des maîtres d'armes, épée (individuel). — 6. Le maréchal des logis chef Lerat. — 7. Le maréchal des logis chef Candelon. — 8. Le maréchal des logis Mateille, tous trois du 5e chasseurs, vainqueurs du championnat de sabre par équipes des sous-officiers rengagés.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Le Grand Prix de l'Aéro-Club qui se dispute les 15 et 16 juin sur le Circuit d'Anjou sera-t-il un succès ? La question semble superflue. Il est impossible, devant le mouvement irrésistible qui entraîne le pays tout entier en faveur de l'aviation militaire, que la seule épreuve sportive d'aviation organisée en France ne soit pas un succès. Les engagements parvenus déjà à l'heure actuelle en sont le plus sûr garant. Mais le règlement adopté pour cette épreuve n'a pas été sans soulever certaines protestations. On sait qu'il prévoit une sorte de handicap, dans lequel le poids des voyageurs transportés entrera en ligne de compte.

Là-dessus, quelques pilotes d'appareils de vitesse ont protesté. Les appareils lents, ont-ils dit, qui pourront emporter plusieurs voyageurs seront singulièrement avantagés, et le prix devra revenir à l'aérobus transportant 10 voyageurs et qui fera le parcours à 50 kilomètres à l'heure.

De telles craintes paraissent exagérées. Il faut tenir compte tout d'abord qu'il s'agit de voyageurs effectifs, *pesant au minimum 75 kilos, et non pas d'enfants de 25 à 30 kilos, comme on en a pu voir dans quelques expériences.*

D'autre part, il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une course de deux jours, avec 1.100 kilomètres de parcours dont 600 le second jour, qui devront être couverts en 9 heures, avec 2 heures de neutralisation, soit 7 heures de vol. Il faudra donc une vitesse de 86 kilomètres à l'heure pour finir dans les délais. L'aérobus à 50 à l'heure ne serait donc pas classé. Il faut compter enfin avec les nombreux atterrissages et départs obligatoires, dont le gros poids transporté augmente les dificultés.

Le handicap semble donc très judicieusement établi. D'ailleurs, les organisateurs viennent de créer un nouveau prix de 10.000 francs qui sera attribué à l'appareil le plus vite, quel que soit son classement. On voit donc que les appareils de vitesse ne sont pas sacrifiés, tant s'en faut.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 28 AVRIL. — Cyclisme. — Paris-Menin.

DIMANCHE 28 AVRIL — Association. — Finale du Championnat de France.

DIMANCHE 28 AVRIL. — Aviron. — Traversée de Paris.

DIMANCHE 28 AVRIL. — Hippisme. — Longchamp (55e Biennal, La Coupe).

VENDREDI 3 MAI. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Edgard de La Charme).

SAMEDI 4 MAI. — Boxe. — Soirée du Wonderland.

Après la mort de Leloup.

Quelle triste chose est le repêchage en mer d'un ballon en perdition. Dans la nacelle, quelques témoins muets : le baromètre et le statoscope ; puis la force vive de l'aérostat : cinq, dix, vingt sacs de lest. On y trouve, parfois, — détail plaisant et lugubre — une épingle à cheveux ! Et c'est tout cela, que du croc et de la gaffe, les matelots hissent sur le pont du cargo sauveteur. Mais celui qui en fut l'âme, le pilote de cet aérostat qui n'est plus qu'une épave, resté par le fond, heureux, si le flot veut bien, quelques jours plus tard déposer son cadavre sur la grève.

Il a fallu, pour régler ce drame, une nuit bien noire et un vent nord-est poussant les concurrents d'un tournoi aéronautique sur une côte inhospitalière. Très loin en mer, dans des îles, sur des rocs il y a les phares. Pour les marins ce sont des guides sûrs, mais l'aéronaute, qui ne fréquente guère ces parages, n'y voit qu'un *signal incertain* quant à la distance réelle du feu du rivage. Le pilote surpris, imagine la côte encore loin, alors qu'il franchit la dernière rangée de sapins, dont les racines s'abreuvent d'eau salée !

Leloup, aéronaute du ballon le *Zodiac*, ne s'est pas perdu autrement. Ceci je puis l'affirmer, les pilotes de l'Aéro-Club, habituels concurrents de ces courses souvent dangereuses, ne me contrediront pas ; le seul reproche que l'on puisse lui adresser — si l'on peut critiquer ceux qui ne sont plus, — c'est d'avoir quitté son bord. Excellent nageur il a cru pouvoir regagner la côte, alors que les courants l'ont épuisé. Resté dans la nacelle submergée du *Zodiac*, il eut été recueilli au jour. Le sort ne l'a point voulu, hélas !

Leloup a exécuté une centaine d'ascensions. La plupart à l'occasion de fêtes et concours régionaux. La chance était loin de le favoriser. Témoin, le drame aérien du dimanche 26 juillet 1896, dont il fut l'une des victimes.

Elevé d'Issy-les Moulineaux à bord de l'*Explorateur Céleste* (650 m. c,) il fut pris avec son compagnon Xavier Guillaumin dans un ouragan resté fameux. La descente eut lieu à Neufmoutier. Sous les chocs répétés, Guillaumin, précipité hors de la nacelle, se tua net et Leloup gravement blessé resta de longs jours chez un habitant du village de Charny qui le soigna avec dévouement. Celui qui donna le départ à l'*Explorateur Céleste*, une heure environ avant l'ouragan, n'était autre que Georges Besançon alors aéronaute fervent autant que pratiquant et maintenant secrétaire général de l'Aéro-Club. C'est dire que notre malheureux collègue Leloup était un des membres les plus connus de la grande famille aérienne. Les regrets de tous accompagneront sa mémoire.

L'Association amicale des aviateurs.

Ce n'est qu'un bruit timide qui prend chaque jour plus d'ampleur, un secret qui commence à être connu de beaucoup. Il paraîtrait que très prochainement deux de nos collaborateurs, Alfred Leblanc et Jacques Mortane frapperaient un grand coup destiné à révolutionner le monde de l'aviation, pour lequel leur initiative serait quelque chose de comparable au Messie. Il s'agirait, si nous sommes bien informés et nous croyons être bien placés pour l'être, de la création d'une Association amicale des aviateurs. Elle prendrait en mains toutes les questions susceptibles d'intéresser les pilotes de près ou de loin, Elle ferait du travail, du bon et noble travail. Et pas un seul breveté ne manquerait d'envoyer son adhésion aux deux fondateurs de ce qui sera, d'ici peu, une grande œuvre.

Les triomphes de Védrines.

Védrines avait conquis ses auditeurs lors de ses réunions électorales, il avait été acclamé longuement dans sa tournée de conférences, mais il n'avait pas encore eu l'occasion de parler devant une assistance uniquement composée de notabilités de marque. Il fit ses débuts de conférencier mondain l'autre vendredi, au Théâtre Femina. Tout ce que le Gotha et le Tout-Paris comptent de célébrités écoutèrent la causerie spirituelle souvent, émouvante parfois, intéressante toujours du populaire oiseau. Ses explications claires et brèves, lui firent lever un coin du voile qui cache à tant de gens les mystères de l'aviation. Le brillant auditoire sut apprécier son éloquence vibrante. Lorsqu'il déclara : « La semaine prochaine, je ferai Bruxelles-Madrid dans la même journée, avec mon 140 chevaux. Je ne bluffe pas. Je veux le faire. Je le ferai », des ovations prolongées saluèrent cette crâne promesse qui prouva quelle dose d'énergie et de courage possédait ce roi de l'air. Souhaitons que, lorsque paraîtront ces lignes, il ait ajouté ce nouveau fleuron à sa lourde couronne de lauriers.

Cet exploit ne vaut-il pas mieux qu'un siège au Parlement ?

La sœur d'un champion.

Le brillant pilote Gibert n'est pas le seul favori du succès dans sa famille. Il possède une sœur, Mme Gibert-Cals qui expose, au Salon des Humoristes, une série de panneaux décoratifs dont les sujets ont été puisés, pour la plupart, dans les contes de Perrault et les vieilles chansons françaises. Ce sont des œuvres dénotant, de la part de leur auteur, un sûr talent et une intelligence de composition qui justifient l'empressement du public qui vient les admirer. Mme Gibert-Cals, suivant l'exemple que lui donna son frère, vient glaner le succès à Paris. Nous le lui souhaitons de tout cœur, car elle le mérite.

Pour les routes Françaises.

Il est certain que plus nous allons, plus nous devons rougir, vis-à-vis des étrangers et de nous-mêmes, du pitoyable état dans lequel sont laissées les routes de France, si fréquentées par les touristes. Si nous n'y prenons garde, nous menaçons d'ici peu de voir automobilistes et cyclistes les déserter pour aller se promener à l'étranger. Et ainsi sera tarie une source considérable de revenus. Sur l'initiative de M. Armand Peugeot, l'Automobile-Club de France, a chargé le président de sa commission de tourisme, M. Edmond Chaix, de présenter à qui de droit les revendications légitimes des défenseurs de nos routes et de les faire triompher.

Il a rédigé une pétition qui sera remise aux membres du gouvernement et aux parlementaires. Tirée à 300.000 exemplaires, contenant chacun trente cases pour les signatures, elle sera adressée à tous ceux à qui leur situation permettra de prendre à cœur la réussite de l'entreprise. Nous tenons à la disposition de ceux de nos lecteurs, qui nous en feraient la demande, des exemplaires de cette pétition pour qu'ils les fassent signer à leurs amis et connaissances. Ils s'associeront ainsi à un travail qui, s'il aboutit, délivrera la France d'un péril national.

Poulain va-t-il revenir ?

Le champion cycliste Poulain voudrait bien rentrer en France pour s'y assurer de nouveaux succès sur les vélodromes. Des notabilités s'entremettent. Parviendront-elles à gagner sa cause auprès des autorités ? Nous l'ignorons, mais nous ne désespérons pas de voir bientôt le soldat Poulain en tenue sur nos pistes, à moins que, profitant de la mansuétude injuste dont on fait preuve vis-à-vis des insoumis de marque, il ne soit réformé bientôt... pour faiblesse de constitution.

C'est bien la peine.

M. Etienne Giraud, le sportsman éclectique, qui couvrit cet hiver des milliers de kilomètres en se promenant dans son monoplan chaque jour, vient de revenir de Norvège où il était allé pratiquer les sports d'hiver. Lui qui n'avait pas eu une égratignure en aéroplane, a fait une mauvaise chute de ski et s'est cassé un bras. Et l'on dit que l'aviation est un sport dangereux !

Dixie Kid est champion.

A la suite de notre article sur le match Dixie Kid-Bernard, M. Victor Breyer nous a adressé la lettre suivante :

« *Mon cher Joker,*

Vous prétendez que Dixie Kid ne saurait être encore champion du monde, puisqu'il a été battu par les deux Lewis et par Blink Mac Clowskey. Vous auriez raison, si ces combats s'étaient disputés pour le titre et s'ils avaient été précédés d'un pesage officiel. Or, il n'en est rien. Le poids n'entrait pas en ligne de compte, encore moins le titre.

Donc, je pose en principe que Dixie Kid est bien toujours champion du monde de par sa victoire sur Joe Walcott. Vous affirmez qu'elle n'était pas pour le titre. Moi, j'ai vu des articles de journaux assurant qu'il s'agissait d'un championnat du monde. Dixie Kid ayant triomphé, il est donc bien réellement champion. Ces raisons me suffisent et je crois que vous les admettrez sans difficulté.

VICTOR BREYER. »

Certes, je reconnais la valeur des arguments de mon confrère Victor Breyer, mais j'avoue cependant que je ne me range pas à son opinion. Je persiste à déclarer que Dixie Kid n'a pas battu Joe Walcott pour le titre, quoique puissent en dire certains journaux américains. Les gazettes d'Outre-Atlantique possèdent une telle variété d'opinions que, pour les combats de boxe notamment, ils peuvent donner raison à tous ceux qui émettent un avis contraire à celui de leur voisin. Les boxeurs vaincus sont susceptibles de montrer autant d'articles leur accordant la victoire que le vainqueur. Doux pays !

Si Dixie Kid avait été officiellement champion du monde, tous les annuaires s'accorderaient à lui reconnaître le titre, malgré sa couleur, argument que j'ai souvent entendu émettre. Or, pas un seul ne le cite comme détenteur du titre des poids mi-moyens. Tous disent qu'il n'y a pas de champion reconnu dans cette catégorie. Tous, *sans exception*, mon cher Breyer !

Une révolution.

C'est mercredi prochain 1er mai que paraîtra, le deuxième fascicule des *Grands musées du monde illustrés en couleurs*. Comme le premier fascicule dont le succès a été considérable, il est consacré au Louvre.

Le soin et le luxe apportés à l'édition, la beauté des reproductions en couleurs et l'intérêt des notices, font de cette incomparable collection une Galerie d'art unique au monde.

Chaque fascicule (1 fr. 50), renferme 24 pages de notices documentaires et le fac-similé en couleurs (Pierre Lafitte et Cie).

NOUVELLE A LA MAIN

De Védrines dans sa conférence à *Fémina :*

— Député ? Pourquoi ne le serais-je pas ? Ne croyez-vous pas que parmi ceux qui sont à la Chambre, il n'y en a pas beaucoup qui feraient mieux de tricoter du coton chez eux ?

Allusion dure, mais qui peut réellement s'appliquer à certains.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 15 AU 21 AVRIL 1912

AVIATION

MARDI 16 AVRIL. — Boulogne-sur-Mer. — Miss Cuimby, partie de Douvres à 5 h. 37 m. du matin, atterrit à 6 h. 20 m. à Hardelot.

JEUDI 18 AVRIL. — Toul. — Le dirigeable *Capitaine-Ferber* sort à 8 h. 15 du matin d'Issy-les-Moulineaux et vient atterrir à 2 h. 15 à Toul.

JEUDI 18 AVRIL. — Saint-Cyr. — Busson, volant de Pau à Saint-Cyr après escales à Poitiers et à Tours, il devient détenteur de la Coupe Pommery.

DIMANCHE 21 AVRIL. — Mourmelon. — Le lieutenant Mailfert avec le capitaine Couade comme passager, est vainqueur du premier prix de l'Aéro cible, plaçant de 250 mètres d'altitude deux bombes dans la cible, à 6 et 10 mètres du centre.

CYCLISME

DIMANCHE 21 AVRIL. — Le championnat de France des 100 kilomètres sur route est revenu à Lapize en 2 h 42 m. 4 s. 1/5, 2. Engel en 2 h. 44 m 28 s. 3. Charron en 2 h. 47 m. 8 s. 4/5.

DIMANCHE 21 AVRIL. — Parc des Princes. — Match Dupré, Polledri, Fournous, Martin, 1re manche : 1. Dupré ; 2e manche : 1. Martin ; Belle ; 1. Dupré. — *Handicap* : 1. Jacquard (0), 2. Dupont (35), 3. Morel (45). — *Course de 80 kilomètres* (derrière motocyclettes) : 1. Darragon, en 1 h. 2 m. 1 s. 1/5, 2. Lavalade, à 2 tours 1/4, 3. Serès à 3 tours, 4. Guignard, à 9 tours, 5. Léon Didier à 10 tours.

ATHLÉTISME

SAMEDI 20 AVRIL. — Football-Association. — Londres : La finale de la Coupe d'Angleterre disputée entre le Barnsley et le West Bromwich Albion, n'a pas donné résultat, les deux équipes ne marquant pas un point.

SAMEDI 20 AVRIL. — Boxe — Paris : Trickett bat Percy Wallis, aux points en 10 reprises. Alf. Spenceley bat Marcel Thomas aux points en 10 rounds.

DIMANCHE 21 AVRIL. — Courses à pied. — Buffalo : Le match Siret-Clarke, disputé sur 18 kil., 248 m. a été gagné par Siret, en 1 h. 5 m. 6 s. 2/5, Clarke à 200 mètres.

ESCRIME

MERCREDI 17 AVRIL. — Championnats militaires. — *Finale, sabre par équipes* : 1. 5e rég. de chasseurs (maréchaux de logis chefs Candelon, Lerat, Mailleille).

MERCREDI 18 AVRIL. — Championnats militaires. — *Finale, sabre individuel* : 1. Adjudant Richard du 2e zouaves, déjà champion d'épée.

SAMEDI 20 AVRIL. — Championnats militaires. — *Finale épée par équipe* : 1. 33e rég. d'infanterie (Serg, Duvivier, Rachin, François), 17e dragons (adj. Ancenay, mar. logis Comte, mar. logis Julien.)

HIPPISME

MARDI 16 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Boïard* (2.000 mètres, 50.000 francs) : 1. Martial III, à M. G. Lepetit (J. Reiff), 2. Cadet Roussel III, 3. Rire aux Larmes. P. M : gag. 86 fr. 50 ; pl. 28 fr., 13 fr. 50.

JEUDI 18 AVRIL. — Auteuil. — *Prix Pride of Kildare* (haies, handicap, 3 500 mètres, 10.000 fr.) : 1. Roghui, au marquis de Villamejor (Thibault), 2. Sélinonte, 3. Arranmore. P. M : gag. 64 fr. ; pl. 22 fr. 50, 30 fr. 50, 23 fr. 50.

DIMANCHE 21 AVRIL. — Longchamp. — *Prix Hocquart* (Poule des Produits 2 400 mèt., 30.000 fr.) : 1. Zénith II à M. A. Veil-Picard (Garner), 2. Oui-dà, 3. Hypocrite. P. M. : gag. 213 fr. ; pl. 54 fr., 32 fr. 50. 83 fr.

CE QU'IL FAUT LIRE

L'Automobile, par H. Petit et P. Meyan. Col. Sports-Bibliothèque, le vol. 6 francs.

L'Auberge Rouge, par Honoré de Balzac, collection Ideal-Bibliothèque. Le livre illust. 0 95.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES 100 KILOM.

LE DÉPART DU CHAMPIONNAT

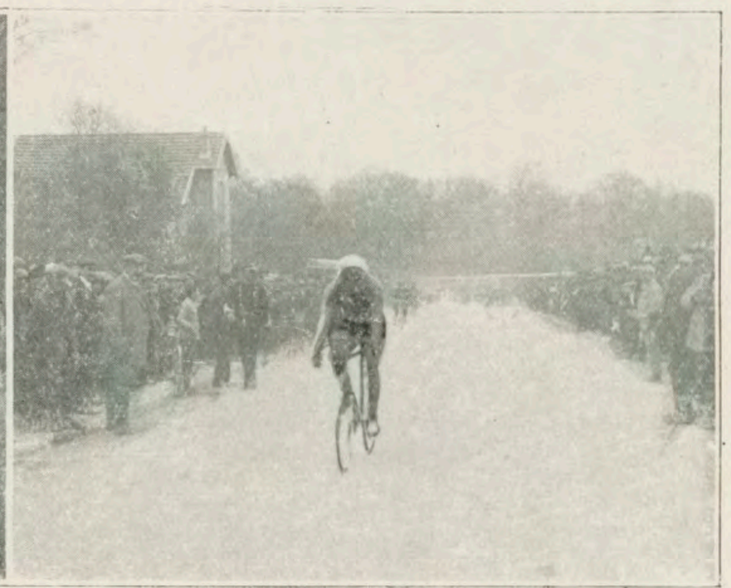
Le Championnat de France des 100 kilomètres sur route a été particulièrement mouvementé, des incidents multiples ayant faussé les résultats et éliminé les principaux champions qui pouvaient menacer l'heureux Lapize, vainqueur. *(Dét. tech., Lapize montait une bicyclette La Française-Diamant, pneus Dunlop.)*

GARRIGOU ABANDONNE

Presque aussitôt après le départ, un chien faisait tomber Lapize et les deux tiers des concurrents. Garrigou fut l'un des éliminés dans cette chute.

AVANT LE DÉPART

Lucien Petit-Breton et Emile Georget qui, malgré des chutes graves tentèrent de continuer, furent obligés d'abandonner, leurs blessures étant trop douloureuses.



L'ARRIVÉE DE LAPIZE

Lapize, pour la seconde fois consécutive, remporte le Championnat de France des 100 kilomètres sur route, couvrant la distance en 2 heures 42 m. 4 s, 1/5.

LE CHAMPION DE FRANCE LAPIZE

Octave Lapize, il faut l'avouer, a eu la chance de voir éliminer presque tous ses adversaires de marque, ce qui lui a permis de terminer sans trop pousser.

EMILE GEORGET EST BLESSÉ

Emile Georget qui menait la vie dure à Lapize a été victime d'une chute très douloureuse. il continue, mais s'arrête ensuite vaincu par la souffrance.

LE SECOND, ENGEL

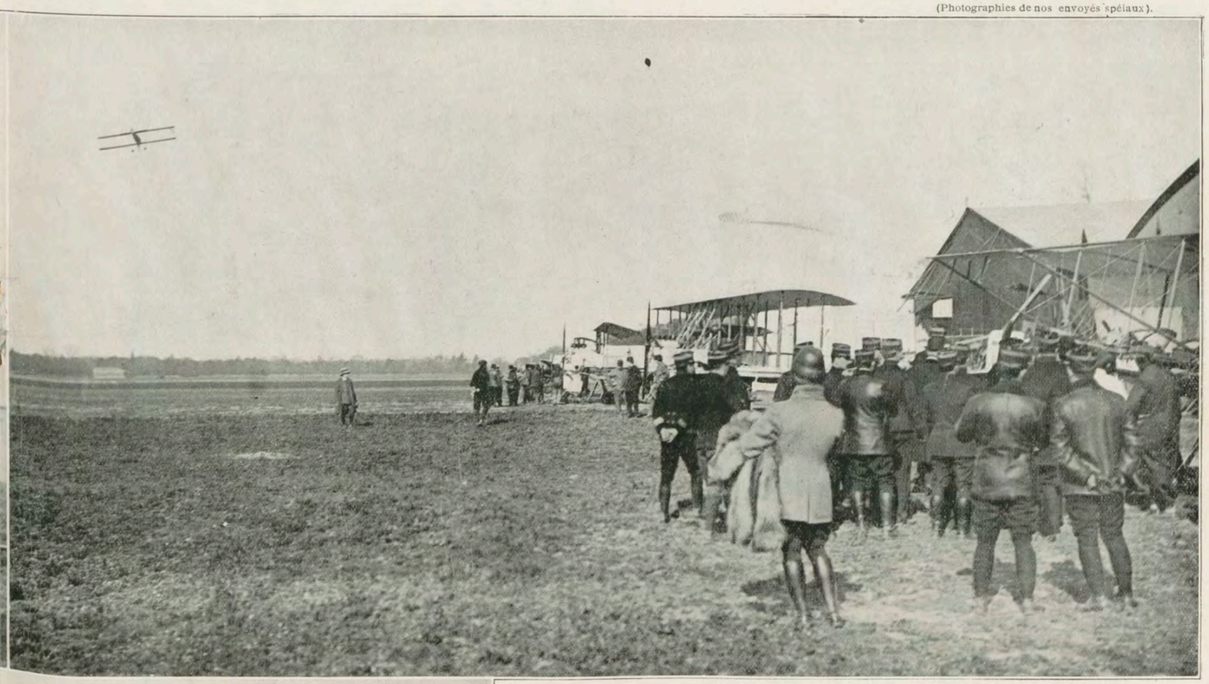
Louis Engel, le poulain de Petit-Breton, a fait une très belle course, se classant second, en 2 heures 44 m. 28 s. devant Charron, Léonard et Christophe.

LES SUCCÈS HEBDOMADAIRES DE L'AVIATION MILITAIRE

(Photographies de nos envoyés spéciaux).

LE *CAPITAINE FERBER* VA D'ISSY A TOUL

Le dirigeable militaire le *Capitaine Ferber* parti de son hangar du champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, le 18 avril dernier, arrivait à Toul à 2 h. 15, ayant ainsi accompli 300 kilomètres.



LA REVUE MILITAIRE AÉRIENNE

Le jeudi 18 avril dernier, M. Poincaré, président du Conseil, et M. Millerand, ministre de la Guerre, sont allés à Villacoublay passer la revue de 26 aéroplanes militaires.

LE LIEUTENANT MAILFERT

La première épreuve du Prix de l'Aéro-Cible est revenue au lieutenant Mailfert qui, avec un passager, le capitaine Couade, sur 14 bombes, a réussi à en placer 2 dans la cible. (*Dét. tech. : biplan Farman.*)

LES DEUX BOMBES DU VAINQUEUR

Les sapeurs ramassent les deux projectiles que le lieutenant Mailfert a réussi à placer dans la cible : ce sont le second et le sixième qui ont fait mouche. Les autres n'étaient pas très éloignés de la cible de 20 mètres de diamètre.

LE LIEUTENANT MAILFERT EN PLEIN VOL

Le lieutenant Mailfert avait muni son appareil Farman d'un moteur de 100 chevaux. Si la vitesse de cet engin le gênait, elle lui permettait cependant de s'élever en peu de temps aux 200 mètres d'altitude exigés. Il resta 38 minutes dans les airs avec le capitaine Couade, inventeur de l'appareil de visée. Le lieutenant Bousquet, qui n'avait qu'un 50 chevaux, dut laisser presque tous ses obus à terre pour pouvoir s'élever. Les épreuves de l'Aéro-cible Michelin sont ouvertes jusqu'au 15 Août, date à laquelle un prix de 50.000 francs sera remis au pilote ayant mis le plus de projectiles dans la cible.

LE LIEUTENANT BOUSQUET

Le lieutenant Bousquet dut laisser 10 bombes à terre pour pouvoir s'élever. Il lança les cinq autres sans résultat. Il laissait ainsi la victoire à son camarade, le lieutenant Mailfert, dont le dispositif de lancement est très ingénieux.

ON ATTACHE LE BAROMÈTRE D'ALTITUDE

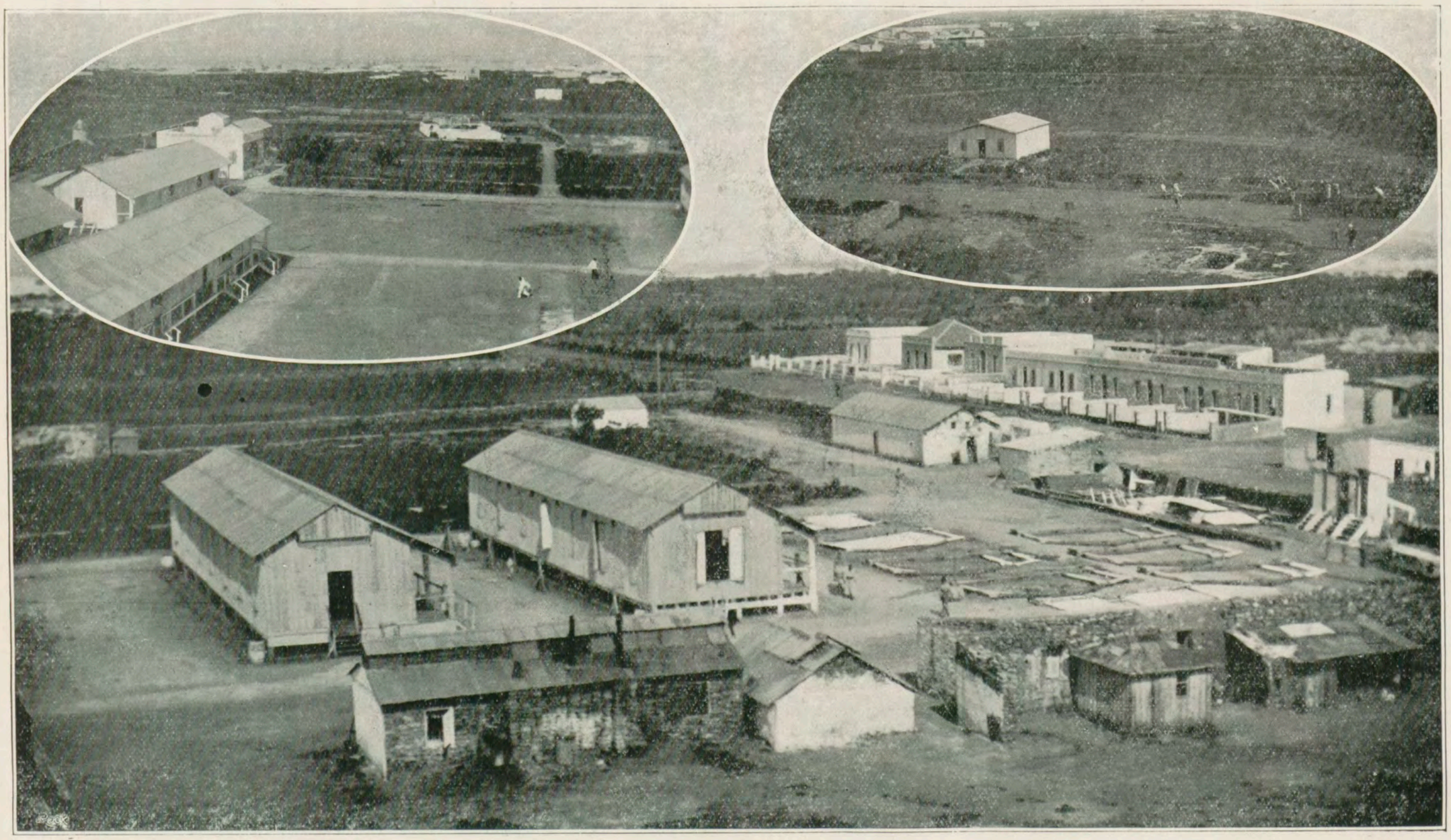
Les officiers attachent dans le dos du lieutenant Bousquet un baromètre d'altitude. On sait que le vol ne doit pas dépasser 50 minutes et qu'il doit être effectué à 200 mètres de hauteur minimum. C'est à 250 m. que se maintint le lieut. Bousquet.

SIRET BAT L'ANGLAIS CLARKE

UNE ARRIVÉE DISPUTÉE

Le jeune Massot se révèle dans la course de 5000 m., organisée dimanche dernier à Buffalo, en finissant second, malgré une chute à l'arrivée, provoquée par une bou culade. Il se relève aussitôt et finit à une poitrine du premier G. Petit, en 16 m. 15 s. 4/5. — En médaillon, le match Siret-Clarke. Siret qu'on n'avait pas applaudi depuis longtemps à fait une course splendide, couvrant les 18 kil. 248 du parcours en 1 h. 5 m. 6 s. 2/5 avec un tour d'avance sur son adversaire.

L'AVIATION AU MAROC



CLICHÉS PRIS PAR LE LIEUTENANT DO-HU DANS SES VOLS

Nous avons reçu de nouvelles photographies de nos officiers aviateurs au Maroc. Celle du milieu donne une vue générale montrant le dépôt des convalescents, les nouvelles constructions pour les officiers et une partie de la ville. A gauche, la ville avec un aperçu sur la route. A droite, la réfection de la route de Casablanca à Azimour par les Marocains. Au loin, le fort Prévost et le camp n° 3 des zouaves.

FOOTBALL-ASSOCIATION

Le championnat de France de Football Association

Jamais l'épreuve n'avait été plus ouverte que cette année.

J'espère ne pas trop vexer nos camarades du football association, en faisant cette amère constatation, que décidément leur sport n'a pas encore eu le don de passionner la grande foule, et de surexciter l'intérêt populaire, comme l'a déjà fait le football rugby.

Le jour où le football association français aura réalisé l'entente de tous ses groupements, le jour où ses dirigeants auront trouvé les moyens nécessaires pour attirer la foule, pour la surexciter, pour la mener habilement de grands matches en grands matches jusqu'aux luttes suprêmes qui révolutionnent tout un pays (la finale du Championnat de rugby en France, la Coupe en Angleterre), ce jour-là, le football association aura son énorme clientèle, tout comme le rugby.

Car, il n'y a pas de raison pour que le football association ne connaisse pas aussi la popularité qu'il mérite. Et, ce jour-là, tous les adeptes du rugby seront heureux que leurs frères de l'association aient eux aussi réussi.

Je ne crois d'ailleurs pas que l'association détrône jamais le rugby, comme cela s'est produit en Angleterre, car le tempérament français aime la lutte et le spectacle tout spécial que nous donnent les batailles autour du ballon ovale. Mais nous pouvons espérer que le ballon rond lui aussi connaîtra un jour la faveur du grand public.

Nous voici donc à la veille du Championnat de France 1912. A vrai dire, l'épreuve a cette année été très ouverte, plus ouverte qu'elle ne le fut jamais, puisque si l'un des deux finalistes, l'Association Sportive Française, champion de Paris, figurait parmi les favoris au début de la compétition, l'autre finaliste, le Stade Raphaëlois aurait été pris à une cote plutôt élevée avant le premier tour éliminatoire, si l'usage des paris existait en football.

Le Stade Raphaëlois en effet, se heurtait dès le début au champion de la région voisine qui était justement le tenant du Championnat de France, le Stade Helvétique de Marseille, qui, depuis quelques années, a joué un rôle prépondérant dans la compétition nationale, comme nous le verrons dans un instant.

Or, le Stade Raphaëlois, après un match nul, arrivait à éliminer ce fameux Helvétique par 2 à 1. Il avait encore une tâche très dure en se heurtant ensuite au Football Club de Lyon qui tenait cette année une belle forme. Or, Saint-Raphaël triomphait encore par 2 à 1.

Et c'est ainsi que Paris va se heurter dans la finale à l'équipe d'une toute petite ville de France que je ne connaissais encore que pour la beauté de son site, la douceur de son ciel et le bleu de sa Méditerranée.

L'Association Sportive Française, pour arriver à la finale a eu, elle aussi, à déjouer bien des attaques. Il lui a fallu tout d'abord gagner le Championnat de Paris, et l'on sait à quel point sa compétition est redoutable puisque, cette année encore, cinq ou six clubs parisiens espéraient également la victoire, et qu'il a fallu que l'Association Sportive Française rejoue un match supplémentaire avec la Société Générale, pour obtenir définitivement le titre.

Au premier tour du Championnat de France, l'Association Sportive Française eut la tâche assez facile, n'ayant à battre seulement que l'équipe de Caen, ce qu'elle fit par 5 buts à 0. Mais elle se heurtait ensuite au champion de Bretagne, Saint-Servan, qui passait aux yeux de beaucoup pour l'un des plus sérieux concurrents du Championnat de France. Or, les Parisiens triomphaient très nettement par 3 à 1.

Et c'était enfin, l'autre dimanche, la demi-finale, contre l'équipe de Cette; et cette fois, les Parisiens gagnaient par 6 buts à 1.

Et c'est ainsi que les deux finalistes ont travaillé, pour se trouver enfin en présence dimanche à Paris. Qui gagnera ?

Un sportsman anglais qui, depuis de longues années, suit le jeu des équipes françaises, et qui a fait notamment le déplacement de Lyon pour voir aux prises Saint-Raphaël et Tourcoing, est d'avis que Paris doit gagner assez nettement. Il estime en effet, qu'une finale de Championnat de France est un peu à notre jeu français d'association, ce que la Coupe d'Angleterre est au jeu anglais.

Or, il est indubitable, me disait-il, que le Champion de Paris a beaucoup plus que Saint-Raphaël ce jeu de Coupe, ce jeu ardent qui fait le résultat plus que la démonstration scientifique.

Le Championnat de France de football association a déjà une vieille histoire, puisqu'il remonte à 1894. Ce fut tout d'abord un duel entre les deux vieux clubs parisiens, le Standard et le Club Français qui enlevèrent successivement le titre, jusqu'au jour où le Havre Athlétic Club, équipe qui comptait beaucoup d'Anglais, vint mettre les Parisiens d'accord, en 1899 et en 1900.

En 1901, Le Standard amenait le titre à Paris, mais la région du Nord entrait alors en scène, et le Racing Club de Roubaix triomphait en 1902, 1903 et 1904, et il fallait attendre à 1905 pour que Paris, avec le Gallia Club, ramenât le trophée sur les rives de la Seine. Roubaix le reprenait en 1906, mais le Racing Club de France le lui enlevait à nouveau pour Paris, en 1907. Le chassé-croisé se continuant, c'était Roubaix qui gagnait à son tour en 1908.

L'année 1909 voyait alors l'apparition de la

L'ÉQUIPE DE L'A. S. F.

fameuse équipe suisse de Marseille, le Stade Helvétique, qui arrivait à la finale et parvenait à battre par 3 buts à 2 le C. A. de Paris.

En somme, le Championnat de France n'ayant guère été que le championnat de Paris jusqu'en 1896, si nous comptons à dater de l'année 1897, la grande épreuve a été gagnée cinq fois par Paris et dix fois par la province. Sur ces dix victoires provinciales, six sont revenues à la région du Nord, avec Roubaix et Tourcoing, deux au Havre et deux au Midi avec Marseille.

Cette année, c'est le Midi qui défendra la province, mais il est bien probable que Paris aura l'occasion d'inscrire sa sixième victoire au palmarès du Championnat de France.

Géo Lefèvre.

La culture physique chez l'adulte [1]

(Suite).

Dans les maladies de la nutrition, le mouvement est un traitement plus actif que les médicaments.

VI

Enfin voici un troisième exemple des accidents qui peuvent atteindre, sans avertissement, quiconque ne s'astreint pas aux règles d'une hygiène alimentaire et physique coutumière : c'est l'urémie sous l'une de ses formes : respiratoire, cardiaque ou nerveuse. Je ne veux décrire ni les crises d'oppression, ni les accès d'angine de poitrine, ni les crises convulsives qui fondent subitement sur des personnes jeunes encore, qui présentent tous les signes de la santé — les signes apparents, du moins — et qui, à partir de ce moment et de cette première atteinte, restent pour longtemps diminuées, quand elles échappent à la mort.

Le lecteur ne doit pas croire que je pousse ce tableau au noir en décrivant des accidents exceptionnels. C'est, au contraire, là, l'histoire banale de chaque jour. Combien de gens meurent autour de nous, des maux que je viens d'énumérer en les choisissant parmi ceux qui sont justement de fréquence quotidienne.

Mais, je le répète, ce qui frappe le plus ceux qui restent pour épiloguer sur le cas des victimes de ces accidents, c'est justement la soudaineté et l'imprévu de terminaisons aussi rapides.

Or, dans chacun de ces cas, il faut faire une application de la loi générale que j'expliquais dans un article précédent sur l'évolution sournoise et silencieuse des maladies les plus redoutables. Et c'est là une des grandes difficultés d'application de notre art : faire entendre au public, à notre clientèle qu'il faut se soigner pour éviter de devenir malade et non pas quand on est déjà très avancé dans la phase morbide, c'est-à-dire quand des symptômes marquants sont apparus. C'est qu'au cours des maladies, se produit, dans leur début, une phase où l'organisme reste silencieux dans son combat, parce qu'il tient en quelque sorte l'adversaire en respect. C'est la phase d'adaptation aux réactions morbides et de compensation fonctionnelle. Plus tard apparaissent l'intolérance et les troubles évidents.

C'est à la faveur de cette marche si spéciale que ces troubles peuvent passer inaperçus, du moins à un examen simple et grossier. En effet, pour un observateur scrupuleux et compétent, à la condition d'aller à la recherche des manifestations qui échappent à première vue, il en est de typiques dans les urines, par exemple, ou dans les variations de la tension artérielle. On comprend, du reste, qu'il n'est pas possible qu'un organisme quelconque, où se produit subitement un effondrement grave ou la mort subite, ne soit préalablement miné par un travail de destruction lente, car il n'y a pas d'effet sans cause dans le corps humain. Et, en effet, à la faveur de moyens de recherches plus précis, on trouve, par exemple, une élévation habituelle de la densité des urines, indiquant une pléthore alimentaire qui entraîne une usure organique graduelle, l'élimination de produits anormaux comme quantité ou qualité, des rapports altérés entre l'élimination des divers produits de déchets du travail organique, bref, les preuves d'une nutrition modifiée et qui évoluera dès ce moment, avec les années, dans une voie chaque jour plus mauvaise. C'est aussi la tension artérielle qui s'élève ou s'abaisse, traduisant un vice circulatoire désormais progressif, si le retour aux règles de l'hygiène ne vient y mettre bon ordre.

Mises à part, les maladies microbiennes aiguës qui peuvent nous atteindre par les hasards d'une contagion, et les accidents traumatiques, tout le reste des maladies n'est que troubles d'évolution lente et appartient au grand groupe des maladies fonctionnelles de la nutrition. Dans la société moderne, celles-ci constituent la part morbide la plus importante pour toutes les classes sociales, autres que le peuple.

Or, l'évolution et les progrès de la médecine tendent à faire abandonner de plus en plus comme mode de traitement ou de prévention et dans les maladies de la nutrition d'évolution lente, l'ancienne et traditionnelle thérapeutique par les médicaments. Il n'est pas douteux que, depuis dix ans, ceux-ci n'aient perdu beaucoup de terrain dans le traitement de ces espèces de maladies contre lesquelles on emploie de préférence des moyens physiques ou diététiques : hydrothérapie, régimes, électricité, chaleur, froid, lumière, repos ou surtout *mouvement*.

Comme moyen de prévention contre les troubles de la nutrition, et comme moyen de cure, il est certain que le mouvement prend chaque jour, en médecine, une place déjà importante, et qui va devenir prépondérante, lorsque les résistances des retardataires ou des traditionnalistes auront été vaincues.

Déjà, depuis longtemps, quelques médecins utilisaient une sorte de gymnastique médicale, d'un dosage homœopathique, où le mouvement passif à l'aide d'un aide opposant, était tout. C'était déjà un moyen intermédiaire entre le massage où le patient est inerte ou inoccupé, et la gymnastique suédoise qui représentait encore, il y a quelques années, le dernier progrès en cette matière. Aujourd'hui la culture physique, d'action plus vigoureuse, où la part d'activité du pratiquant est réelle et plus grande, où l'on va jusqu'à employer après les poids légers, les poids lourds, les exercisers, tend de plus en plus à remplacer la suédoise, à laquelle les médecins timorés restent encore attachés. J'ai pris moi-même une certaine part à la diffusion de ces idées nouvelles en médecine et qui s'étendent chaque jour pour le plus grand bien des malades et même des bien portants. Mais il y a encore beaucoup à faire dans cette voie parce que tous les avantages qu'on peut tirer de la pratique quotidienne de la culture physique à l'âge adulte, ne sont pas assez connus. Nous verrons, prochainement, quelles sont les conditions de cet emploi.

(à suivre). Dr Francis Heckel.

(1) Voir les numéros 699, 702, 705, 707, 708.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

PONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Quand doit-on changer de vitesse ?

Un moteur à explosions a une vitesse de rotation optimum, dite vitesse de régime : C'est celle où il développe la puissance maximum, et où, en outre son rendement est en général, le plus élevé.

La raison d'être du changement de vitesse est précisément de permettre au moteur de tourner toujours à une vitesse angulaire aussi voisine que possible de cette vitesse de régime.

Afin de rendre nos explications plus claires, prenons un exemple :

Considérons une voiture à trois vitesses, dont la vitesse de régime du moteur est de 1.500 tours-minute.

Les vitesses linéaires de la voiture correspondant à cette allure du moteur sont respectivement de 46 kilom. 500 à l'heure en troisième vitesse, de 27 kilom. 500 en seconde, et de 15 kilom., en première.

Il est facile de calculer ces vitesses, connaissant la multiplication de la voiture à chacune des vitesses.

La voiture, marchant en troisième vitesse, vient à ralentir, par suite de la déclivité de la route.

Dès que la vitesse arrive à être inférieure à 27 kilom. 500, on a intérêt à adopter la combinaison d'engrenages inférieure. En effet, en seconde vitesse, le moteur prendra, dans les mêmes conditions, précisément son allure de régime.

Il est fort possible, d'ailleurs, que le moteur puisse aisément fonctionner sans cogner, la voiture marchant en troisième vitesse à moins de 27 à l'heure. Cela dépend uniquement de sa souplesse. Mais on ira plus vite en seconde vitesse.

On pourra même changer à une allure un peu supérieure : Un moteur, fait pour tourner à 1,500 tours, emballe facilement sous charge réduite, à 1.600 et même 1,800 tours-minute.

Il serait d'ailleurs très mauvais de dépasser notablement la vitesse angulaire de régime, car les efforts d'inertie dans les pièces animées d'un mouvement alternatif (bielles, piston...), prennent alors une importance exagérée, et la durée du moteur s'en trouve diminuée.

De même, on passera de la seconde à la première vitesse, quand l'allure de la voiture sera devenue inférieure à 15 kilom., à l'heure.

En remontant l'échelle des vitesses, on appliquera les mêmes principes. Cependant, pour augmenter la lancée de la voiture, on pourra passer de la première à la seconde vitesse, seulement à l'allure de 16 kilom., à l'heure, et de la seconde à la troisième, à 29 kilom., à l'heure.

Un bon indicateur de vitesses est donc très utile (nous dirions volontiers indispensable) pour une conduite correcte.

Il indiquera non seulement le moment exact où doivent être faits les changements de vitesses, mais surtout les vitesses maxima qui ne doivent pas être dépassées sous peine de faire tourner le moteur trop vite. Chacun a pu se rendre compte, en effet, combien il est difficile d'apprécier exactement la vitesse à laquelle on marche. Règle générale : on croit marcher d'autant plus vite que la voiture fait plus de bruit, que l'on est plus secoué, et que l'air frappe le visage avec plus de force. Une voiture bien suspendue, sur bonne route, munie d'un pare-brise efficace, paraîtra toujours plus lente qu'un tacot ferraillant sur les pavés... surtout si ledit tacot est muni de l'échappement libre !

H. P.

Pourquoi les aéroplanes tournent-ils plus facilement à gauche ?

M. P. Laveissier 53, route de Rouen-Deville : posait dans le numéro de la *Vie au Grand Air*, du 30 mars la question suivante :

« Pourquoi les aéroplanes tournent-ils plus facilement à gauche ? »

La réponse est très simple : l'hélice et le moteur (s'il s'agit d'un moteur rotatif) tournent toujours, que ce soit dans un monoplan ou un biplan, de gauche à droite, dans le sens d'un tire-bouchon qu'on voudrait faire avancer dans le sens de la marche de l'appareil ; cette rotation de l'hélice et du moteur tend à faire tourner dans le même sens, c'est-à-dire vers la droite, l'aéroplane tout entier, qui a ainsi une tendance naturelle... et dangereuse à tourner à droite : d'où recommandation aux apprentis pilotes de tourner de préférence à gauche. Comme on le voit c'est à droite qu'un aéroplane tourne le plus facilement.

A. VALERY.
20, rue des Prés,
Nogent-le-Rotrou, (Eure-et-Loir).

Pourquoi aide-t-on les jockeys à se remettre en selle ?

M. Ernest Langet, dans un précédent numéro, semblait s'étonner de ce qu'un règlement de la Société des steeple-chases puisse autoriser les jockeys tombés à se faire aider pour rattraper et réenfourcher leur monture.

Ce règlement se conçoit pourtant aisément : les jockeys, étant donné leur faible poids, sont presque toujours de petite taille, ils ne peuvent pas facilement se remettre en selle, surtout lorsque leur cheval, excité par une chute, fait des difficultés pour se laisser remonter.

Une chute à un obstacle n'est, en somme, qu'une faute, une grosse faute si vous voulez, mais elle ne doit pas entraîner la mise hors de course d'un concurrent, et c'est ce qui arriverait presque fatalement si, comme le préconise M. Langet, on interdisait aux employés des hippodromes d'intervenir de façon à obliger un jockey démonté à rattraper seul son cheval.

EMILE MARÉCHAL,
rue d'Auteuil, Paris.

QUESTIONS NOUVELLES

Un débrayage pour les moteurs d'aviation.

Comment se fait-il que les aéroplanes qui sont maintenant si perfectionnés ne possèdent pas de débrayage ?

Les aviateurs désertent de plus en plus les aérodromes pour faire du cross country au-dessus de la campagne. Or, quand après un atterrissage volontaire ou non, ils veulent reprendre leur vol, ils sont obligés de demander l'aide de complaisants spectateurs qui maintiennent leur appareil, tandis qu'ils vont lancer leur hélice ; il arrive parfois que ces aides pleins de bonne volonté, mais inexpérimentés, laissent échapper l'oiseau avant que le pilote ne soit remonté sur son siège.

Pourquoi n'adopte-t-on pas un débrayage sur tous les avions modernes ? Il y a des systèmes excellents et très légers, la perte de force ne serait pas considérable.

Pour les hydro-aéroplanes surtout, ne croyez-vous pas que ce débrayage s'impose ?

M. LÉGER,
Boulevard de Clichy, Paris.

Pourquoi toutes les marques d'automobiles ne font-elles pas des six-cylindres ?

Depuis quatre ou cinq ans que l'on a essayé avec succès les moteurs à six cylindres, leur emploi ne s'est pas généralisé. Tandis que certaines de nos grandes marques y sont restées fidèles, d'autres les ont abandonnés ou n'ont même jamais voulu en entendre parler.

En dehors de la constance plus grande du couple moteur, qualité d'ailleurs sans importance quand le moteur tourne à son régime normal ; y-a-t-il vraiment des avantages sérieux à l'emploi des six-cylindres ?

1) Une voiture munie d'un six-cylindres, monte-t-elle mieux les côtes qu'une voiture munie d'un quatre-cylindres, de même cylindrée totale ?

2) La constance plus grande du couple a-t-elle une influence sur la durée des pneus arrière.

GASTON LE NORMAND,
Rue Jeanne d'Arc, Rouen.

Le football américain est-il si brutal ?

Nous entendons très souvent parler du football américain qui nous est présenté comme un sport brutal et dénué de finesse, bien peu de gens, j'en suis sûr, pourraient nous en donner les règles, et comme je suis de ceux-là, ne pourriez-vous, dans le prochain numéro, nous renseigner sur cette petite question.

Vous pourrez aussi, s'il vous est possible de le faire, nous dire si la statistique d'accidents causés par ce football, est exacte et pourquoi on ne le joue pas en France ?

ARMAND DOUET,
49, rue de Lyon, Paris.

Comment juge-t-on un bon galopeur ?

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me renseigner sur les trois points suivants

1°) Comment faut il entraîner les chevaux de sang ?

2°) Quelle tactique doit-on employer pendant une course avec un cheval vif.

3°) Quels sont les caractères extérieurs qui permettent de juger un bon galopeur ?

GEORGES MARTIN,
La Châtre (Indre).

Nous donnerons les réponses à ces questions dans notre numéro du 11 mai.

TRICK.

INVENTIONS NOUVELLES

Un parachute pour aéroplanes.

MM, Genet, Dubuis, Mollard, viennent de trouver un dispositif de sécurité pour aéroplanes. Il consiste essentiellement à diviser l'appareil en deux parties, rendues solidaires par un dispositif d'accrochage amovible, dont l'une comprend les ailes, l'hélice et le moteur, et dont l'autre, où siège l'aviateur, comprend la queue et un parachute convenablement disposé sur le

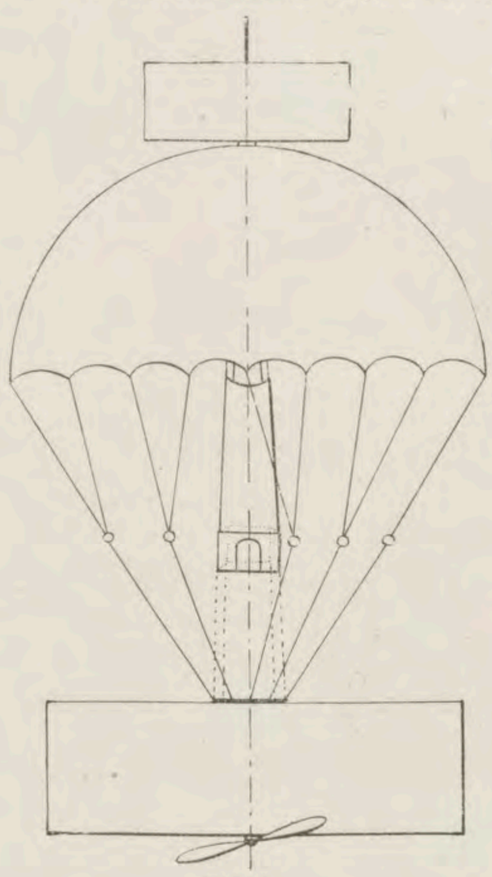


Fig. A

fuselage, de telle sorte que d'une manœuvre de l'aviateur résulte la séparation des deux parties et le déploiement instantané du parachute, lequel reçoit une poussée d'air en son centre par le conduit que forme le fuselage.

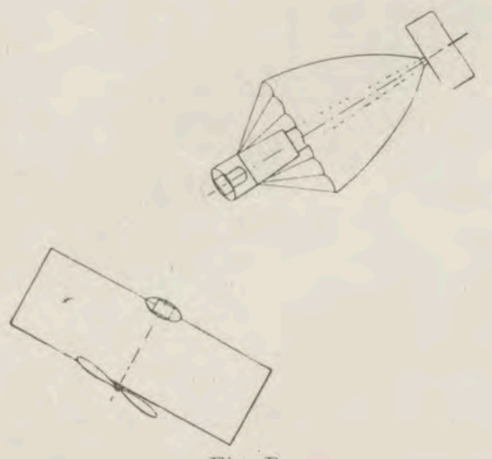


Fig. B

La figure A représente l'aéroplane au moment du déclanchement, dont l'effet immédiat sépare la partie avant de la partie arrière et provoque instantanément le déploiement du parachute.

La figure B représente la descente de l'aéroplane entièrement protégé.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Engagements d'aviateurs.

C'est une pénible vérité à constater que bien des aviateurs hardis, adroits, héroïques, mais peu fortunés et inexpérimentés en affaires, se voient obligés, pour arriver à la notoriété et au succès, de se lier par des contrats d'exclusivité avec des impresarii qui s'engagent à leur procurer des exhibitions ou avec des constructeurs dont ils s'obligent à piloter exclusivement les appareils.

Il n'y aurait là que demi-mal si les hommes avec qui ils traitent ainsi étaient toujours consciencieux, honorables ou simplement fidèles à leurs engagements. Mais que de fois les contrats imposés aux aviateurs sont léonins dans leurs clauses ou remplis d'embûches dans leur rédaction ! Que de fois l'impresario ou le constructeur, après avoir réussi à lier son co-contractant en l'empêchant de se produire librement et en lui interdisant de prêter son concours à des concurrents ou de piloter des appareils d'une autre marque, en reste là et néglige de tenir les promesses qu'il a faites et de remplir les engagements qu'il a pris lui-même !

Tantôt l'aviateur, s'il est timide, dépourvu de tout conseil, demeure dans cette situation, reste enchaîné et perd dans une inaction qui le navre les connaissances et l'entraînement qu il avait acquis au prix de quels efforts et de quel mérite ! Tantôt, au contraire, s il a du cœur au ventre autant pour se défendre que pour braver le danger, si quelque guide éclairé et salutaire se trouve sur sa route, il se révolte, s'affranchit de la chaîne dont il s'était laissé enserrer et demande à la justice de déchirer l'acte qui le lie.

Une telle situation a déjà donné lieu à deux procès presque identiques. Ce fut d'abord celui intenté par la toute gracieuse baronne de Laroche qui fut, on s'en souvient, l'une de nos premières et plus brillantes aviatrices, contre l'Office d'Aviation. Ce fut ensuite celui intenté par l'aviateur Albert C... contre le constructeur X...

Tous deux s'étaient, par des contrats distincts, engagés à ne piloter que les appareils de leurs co contractants ; ceux-ci, de leur côté, s'étaient engagés à leur fournir des appareils pour leur permettre de prendre part à des exhibitions, courses ou meetings. Mais, de longs mois s'étaient écoulés sans qu'ils se vissent procurer aucun appareil, ni proposer aucun engagement. Aussi, las d'attendre, privés de tous autres moyens d'existence, avaient-ils décidé l'un comme l'autre, de s'adresser aux tribunaux pour obtenir la résiliation des conventions qui les liaient et des dommages-intérêts.

Hélas ! la première manche ne leur fut pas favorable. Le tribunal de commerce de la Seine, qui avait été saisi de leurs demandes, non seulement rejeta leurs prétentions, mais encore les condamna à de lourds dommages-intérêts, déclarant pour l'un comme pour l'autre que s'il était vrai que nul appareil n'avait été mis à leur disposition et nul engagement ne leur avait été procuré, ils n'établissaient pas que cela fût la faute de leurs co-contractants.

Nos deux aviateur et aviatrice interjetèrent appel ; et il semble que tous deux doivent s'en féliciter. En effet, si l'appel interjeté par Albert C..., le second en date, n'est pas encore solutionné, du moins celui de la baronne vient de l'être par la Cour de Paris dans des conditions qui constituent pour elle une éclatante revanche et un véritable triomphe.

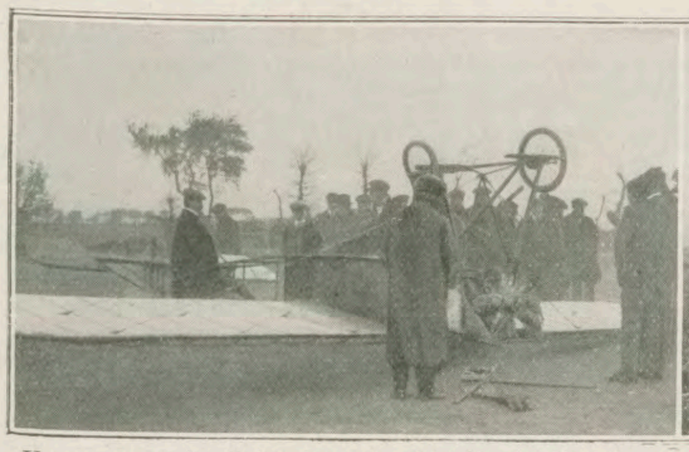
La Cour, prenant exactement le contrepied de ce qu'avait décidé le tribunal, annule le jugement, supprime les dommages-intérêts auxquels ce jugement condamnait Mme de Laroche et, faisant droit aux conclusions de celle-ci, prononce la résiliation des conventions à son profit et condamne l'Office d'Aviation à lui payer 10.000 francs de dommages-intérêts.

Les tribunaux de commerce et spécialement le tribunal de commerce de la Seine, composés qu'ils sont de commercants et d'industriels, ont une tendance marquée à appliquer rigoureusement aux employés les contrats que ceux-ci ont signés trop souvent à la légère et avec une confiance aveugle, et ce, sans se laisser émouvoir par les exactions et injustices dont ces employés peuvent être victimes. Il est heureux que les Cours d'appel, composées de magistrats plus éclairés, animés d'un esprit plus large et plus indépendant, sachent, quand il le faut, être moins esclaves de la lettre et distribuer une justice plus équitable.

Nombreux sont, dans le monde des sports, les êtres intéressants à qui ces dispositions peuvent être profitables !

J. IMBRECQ.
Avocat à la Cour de Paris.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



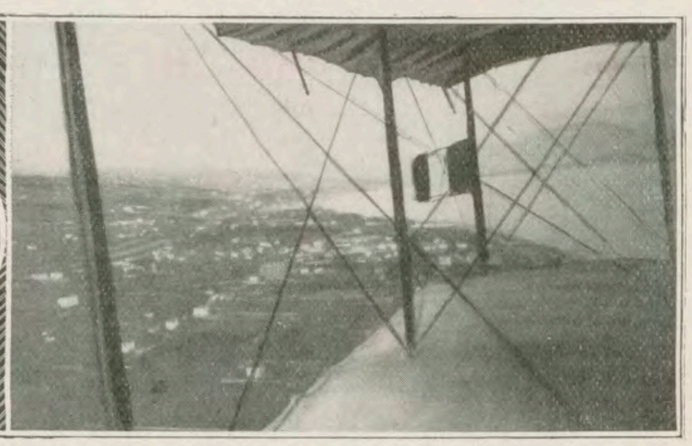
Un capotage de Brindejonc des Moulinais ; l'habile aviateur s'est relevé sans mal ; son appareil, à part une roue faussée, était également intact. Quelques jours après, Brindejonc se faisait applaudir à Juvisy.

Ce qui restait de l'appareil du lieutenant de Ville d'Avray qui se tua, le 19 avril, à Verdun, en tombant de 50 mètres de haut. (En médaillon, le lieutenant de Ville d'Avray qui avait été désigné pour aller au Maroc.)

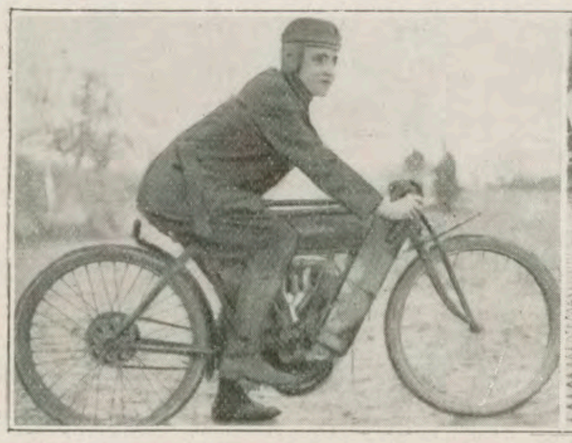
Le lieutenant aviateur Bellemois, fait escale à l'aérodrome de Pont-Levoy au cours de son voyage d'Étampes à Poitiers. Il se ravitaille, fait le plein d'essence et s'envole vers le but de son raid.

La voiture à âne des aviateurs d'Etampes. De gauche à droite : le lieutenant grec Montoussis, M. Brodin, le lieutenant de la Bédolière, MM. Chevillard, Gougenheim, Fontaine.

Eugène Renaux, le héros du meeting maritime avant de quitter la Côte d'Azur, a invité S. A. S. le Prince de Monaco à effectuer un vol dans son hydro-aéroplane Farman, au-dessus de la baie de Monte-Carlo.



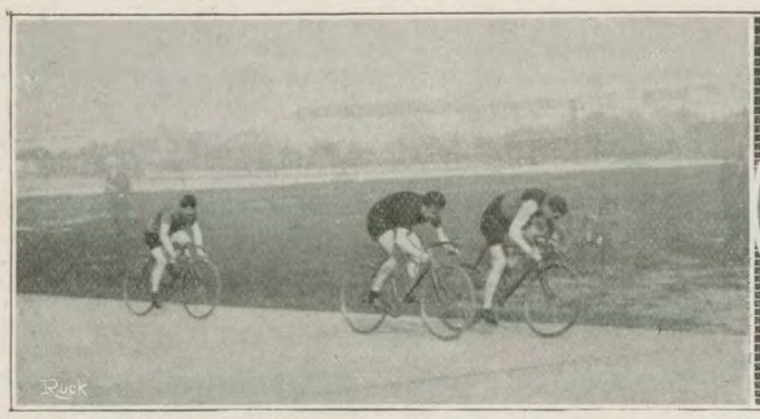
Une vue de la baie des Anges prise par l'aviateur Oliveres du haut de son biplan ; Oliveres s'est signalé toute cette saison par ses beaux vols à Nice et aux environs sur la côte d'azur.



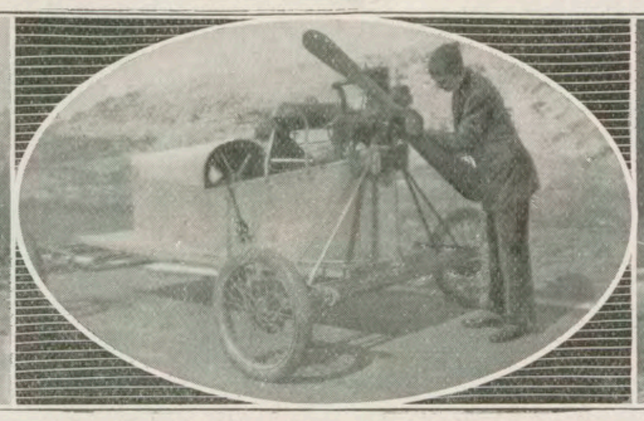
L'Anglais Moorhouse, qui s'est tué le 20 avril à Brooklands, dans une chute de motocyclette. Il se fracassait le crâne en se précipitant sur un poteau.

Le Touring Moto Club de France organisait dimanche dernier un rallye motocycliste, Paris-Trouville. Le départ a été donné à Suresnes. Les concurrents, pour ne pas être pénalisés, devaient fournir une moyenne de 30 kilom. à l'heure, la première catégorie fut remportée par Brunet, la seconde par O. de Carfort.

M. Fernand Dellugat, qui a effectué le parcours Bordeaux-Libourne en pédalant à reculons. C'est là une prouesse peut-être peu sportive, mais originale.



Dupré a remporté, le 21 avril, au Vélodrome du Parc des Princes, le match de vitesse qu'il disputait contre Fournous, Pol'edri et Martin ; il gagnait la première manche et la belle.



La voiture à hélice aérienne de M. Franchomme, qui a atteint, à Ostende, une vitesse de 90 kilomètres à l'heure.

Le grand Kirchhoffer qui, depuis sa grave maladie, ne peut plus tirer, juge un assaut d'épée à Saint-Sébastien. Il pourra encore donner des leçons d'escrime.

71 concurrents se présentèrent au départ de la course pédestre Nice-Monaco, disputée le 14 avril. Le vainqueur fut Bouin qui couvrit le parcours en 1 h. 6 m. 50 s., devant Keyser et Macari. En médaillon, l'arrivée de Bouin.

Digger Stanley, qui a battu Ledoux en 20 rounds.

Ledoux fut surtout inférieur du 10e au 20e round.

Alf. Spenceley, qui a triomphé de Marcel Thomas aux points.

Le Stade Raphaëlois a battu, le 14 avril, à Lyon, l'Union Sportive Tourquennoise por 2 buts à 0, dans un match comptant pour une demi-finale du championnat de France d'Association.

HIPPISME

Un Derby fameux

La mort récente de J.-C. Daley attire notre attention sur le Derby de 1867, dans lequel il monta le vainqueur Hermit.

Les journaux ont annoncé, la semaine dernière, la mort de Johnny Daley qui, dans l'année 1867, conduisit à la victoire Hermit, le gagnant du Derby, et Hippia, la gagnante des Oaks. Après avoir abandonné la carrière de jockey, il s'établit entraîneur et remporta, à Hoppegarten en Allemagne, de nombreux succès.

La mémoire de ce pauvre disparu restera à jamais intimement liée à celle du fameux Hermit ; nous allons les évoquer toutes deux en essayant de retracer ici l'histoire fabuleuse de ce Derby de 1867.

Débutons par la présentation des principaux acteurs de ce véritable roman.

M. Chaplin, le propriétaire d'Hermit, commença à faire courir dès l'âge de vingt-cinq ans, en 1865. C'est cette année-là qu'il acheta les trois ans, Breadalbane et Broomielaw, et le yearling Hermit : ce dernier affronta le feu des enchères à la vente du Middle Park Stud, en même temps qu'un autre yearling, Marksman, qui devait finir second derrière lui dans le Derby. Tous deux atteignirent le même prix de 26 250 francs. On voit que, pour ses débuts M. Chaplin eut plutôt la main heureuse et sut exercer un choix habile. Après ce Derby de 1867, il ne remporta pourtant plus d'épreuve classique, bien qu'il possédât souvent de bons chevaux. Mais il entretint un haras, Blankney Stud, qui obtint une renommée universelle d'abord par Hermit, puis par Galopin. Celui-ci fut acheté pour 210 000 francs à l'âge de onze ans, lors de la liquidation des chevaux faisant partie de la succession du prince Batthyany ; il continua d'ailleurs à fonctionner jusqu'à l'âge de vingt-neuf ans.

L'entraînement de l'écurie de M. Chaplin était confié à Bloss sous la direction du capitaine Machell. Ce dernier avait, dit-on, quitté l'armée parce qu'on lui avait refusé une permission pour aller voir courir le Saint-Léger. Il s'établit à Newmarket et remporta sa première course avec un cheval qu'il avait importé d'Irlande et sur lequel il gagna lors de ce succès environ 250.000 francs de paris.

Bien que moins intimement liée à la carrière d'Hermit, la figure de lord Hastings n'en est pas moins intéressante. C'était un sportsman doublé d'un joueur au caractère dissipateur. Envoyé en possession de sa fortune dès l'âge de dix-neuf ans, il s'était mis à dépenser sans compter. Ses coulisseurs parurent sur le turf deux ans après en 1863 ; il avait conçu le projet de faire sauter les bookmakers et de boucher avec ses gains les trous qui étaient le fait de sa prodigalité. Au début, la fortune lui sourit dans toutes ses entreprises : il remporta de nombreuses courses ; il enleva et épousa une jeune fille qui était fiancée à M. Chaplin, le propriétaire d'Hermit ; il réussit des paris formidables, gagnant près d'un million sur le Cesarewitch de Lecturer.

Mais, au bout de quelque temps, la fortune se lassa : et, au moment qui va nous occuper, il était harcelé par une bande de créanciers et cherchait à se refaire d'un seul coup en prenant position contre Hermit. Nous allons voir comment il échoua.

Hermit était fils de Newminster, un gagnant du Saint-Léger, dont un fils, Musjid, avait déjà gagné le Derby en 1859. Dès son arrivée à l'entraînement, il effectua de rapides progrès ; si bien qu'au mois de décembre, il put, sur 800 mètres, battre de deux longueurs une jument, Problem, en lui rendant trente-cinq livres.

Cette performance prit toute sa valeur lorsque, trois mois plus tard, Problem remporta les Brocklesby Stakes à Lincoln. Dès cette époque, le capitaine Machell, suffisamment édifié, commença à jouer de divers côtés son pensionnaire dans le Derby à la cote de 20 contre un.

Un jour, le jeune duc d'Hamilton l'entendit effectuer une de ces transactions et sur un ton ironique, lui offrit quatre, cinq ou six paris de 30.000 contre 1 000. Le capitaine le prit au mot et conclut immédiatement un pari de 180.000 livres contre 6.000. Disons tout de suite qu'une somme élevée fut plus tard proposée pour racheter cette opération et que le capitaine préféra l'annulation pure et simple. Ce beau geste eut pour résultat d'éviter au duc d'Hamilton une perte de 4.500.000 francs.

A deux ans, Hermit fit ses débuts au premier meeting du printemps à Newmarket, il se plaça second entre une pouliche, Cellina, et Marksman. Il échoua aussi contre Achievement, qui le battit à Epsom de trois longueurs ; mais ses quatre autres sorties furent des victoires.

Son principal rival, Vauban, gagna sept courses sur quinze sorties. Il reparut le premier à l'âge de trois ans pour remporter le Biennal de Newmarket ; puis, dans les Deux mille Guinées, il triompha de Knight of the Garter, un compagnon d'écurie d'Hermit et de Marksman. Sa candidature pour le Derby était nettement soutenue.

De son côté Hermit avait beaucoup profité pendant l'hiver ; sa préparation s'était poursuivie normalement et lorsque, quelque temps après les Deux mille guinées, il fut galopé avec Knight of the Garter sur 1.600 mètres, il put le battre en lui rendant dix livres. Il semblait ainsi n'avoir rien à craindre des concurrents des Guinées.

Cependant, il fallait l'essayer sur les 2.400 mètres ; et, dans cette intention, le jockey Custance, qui devait le monter à Epsom, fut appelé à Newmarket dix jours avant le Derby. Le cheval qui devait servir de pierre de touche était un excellent quatre ans, nommé Rama. Selon l'avis de Custance, il fut décidé qu'avant de procéder à l'essai sérieux dans lequel Hermit devrait battre Rama en en recevant sept livres, on ferait à un écart de seize livres un galop sévère qui permettrait au jockey d'apprécier la valeur du cheval.

Ainsi fut fait le lundi matin : au bout de 1.600 mètres, Hermit tirait double tandis que Rama était à la cravache, lorsque, tout à coup, Hermit se mit à tousser, manqua de tomber et s'arrêta, saignant par les naseaux et par la bouche. Il s'était rompu un vaisseau.

Custance repartit pour Londres, porteur d'une lettre du capitaine Machell relatant l'accident a M. Chaplin. Celui-ci, en apprenant ce qui s'était passé, voulait déclarer forfait immédiatement : toutefois, sur les conseils du jockey, il y renonça. Mais la nouvelle s'était déjà répandue et M. Pryor, le propriétaire de The Rake, écrivit à M. Chaplin afin de lui demander de lui céder la monte de Custance pour son représentant qui, disait-il, avait une première chance. Après quelques hésitations M. Chaplin répondit qu'il ne voulait pas priver son jockey d'une monte gagnante dans le Derby et qu'il le cédait volontiers.

Sur ces entrefaites, le vendredi suivant, on apprit que The Rake s'était, lui aussi, rompu un vaisseau.

Or, le capitaine Machell ne désespérait pas de présenter Hermit en état de disputer le Derby ; il avait réduit sa litière et ne lui faisait porter qu'une légère couverture de façon à conserver son sang aussi froid que possible. Il avait même osé lui donner un léger travail et lui avait fait faire le samedi six canters de 1.600 mètres. Dans ces conditions, après l'accident de The Rake il pria M. Chaplin de demander à M. Pryor de lui rendre la monte de Custance ; M. Pryor refusa et maintint son refus après consultation des commissaires qui lui donnèrent raison en droit tout en reconnaissant qu'en fait il devrait permettre à M. Chaplin de reprendre sa parole.

Il fallait donc chercher un jockey pour Hermit : c'est ainsi qu'on s'adressa à Johnny Daley.

Cependant, Custance qui était allé monter le dimanche dans le Prix du Jockey-Club à Chantilly, revint pour donner un galop à The Rake le mardi matin. En descendant de cheval, il dit à l'entraîneur qui lui demandait son opinion : « C'est le plus mauvais concurrent de Derby que j'aie jamais monté. — Attendez, lui répondit l'autre, d'avoir une paire d'éperons ; vous verrez comme il changera. »

Enfin, le jour du Derby arriva ; et, bien qu'on fût au 22 mai, la neige tombait. A travers les flocons, Hermit avait un aspect minable : le régime des couvertures légères lui avait donné un mauvais poil. Aussi sa cote était-elle remontée jusqu'à 66 contre un ; tandis que la favori Vauban était à 6 contre 4, The Rake à 9 contre un, et Marksman à 10 contre un. Le Capitaine Machell était pourtant plein de confiance puisque sur l'hippodrome il prit encore un pari de 3.000 livres contre 45. Le matin même, il était allé trouver Lord Hastings et l'avait supplié de se couvrir ; car d'après le jeu qu'il avait fait ce jeune lord devait perdre 2 500.000 francs sur la victoire d'Hermit.

Tandis que les vingt-neuf concurrents se rendaient au poteau, la neige redoubla de violence. Il y eut dix faux départs ; trois jockeys furent suspendus pendant quinze jours pour désobéissance au starter ; et d'Estournel resta au poteau. Hermit fit une course d'attente tandis que Vauban, Marksman et Julius filaient en tête. Custance, en selle sur The Rake, était battu avant la ligne droite ; et c'est avec regret qu'il vit s'élancer devant lui J. Daley sur Hermit avec la course en mains. Cet Hermit qu'on méprisait avant la course, dépassa successivement tous ses concurrents : il rattrapa Marksman à quelques mètres du poteau et le battit nettement d'une encolure ; Vauban était mauvais troisième.

L'écurie gagna environ 3.750.000 francs de paris sur cette course ; la part du Capitaine Machell était de 1.500.000 francs.

Quant à lord Hastings, le coup que lui porta cette victoire fut l'un des plus durs de sa carrière, moins dur cependant que celui qui devait l'achever dans le Derby de l'année suivante.

René Riondet.

Les Prix Boïard et Hocquart

Zénith, outsider, gagne le Prix Hocquart

Entre tous les résultats de la dernière période, deux se détachent et méritent une attention toute particulière : celui du Prix Boïard gagné par Martial III et celui du prix Hocquart, gagné par Zenith II. Les victoires de Martial III et de Zenith II, ont un point commun : très faciles, très brillantes toutes les deux, elles sont à l'examen, moins significatives qu'elles ne le paraissent tout d'abord.

Martial III a gagné de deux longueurs et derrière lui Cadet Roussel III, Rire aux Larmes et Imrak ont fini, séparés l'un de l'autre par une simple tête. S'il n'y avait que Cadet Roussel III et Rire aux Larmes, tout irait à merveille. Cadet Roussel III, battant d'une tête Rire aux Larmes, c'est la répétition rigoureusement exacte de l'arrivée de la Coupe d'Or, courue en septembre sur la même piste. Quel bel exemple de régularité, ne manquerait-on pas de dire si Imrak n'était pas là. Or Imrak est notoirement

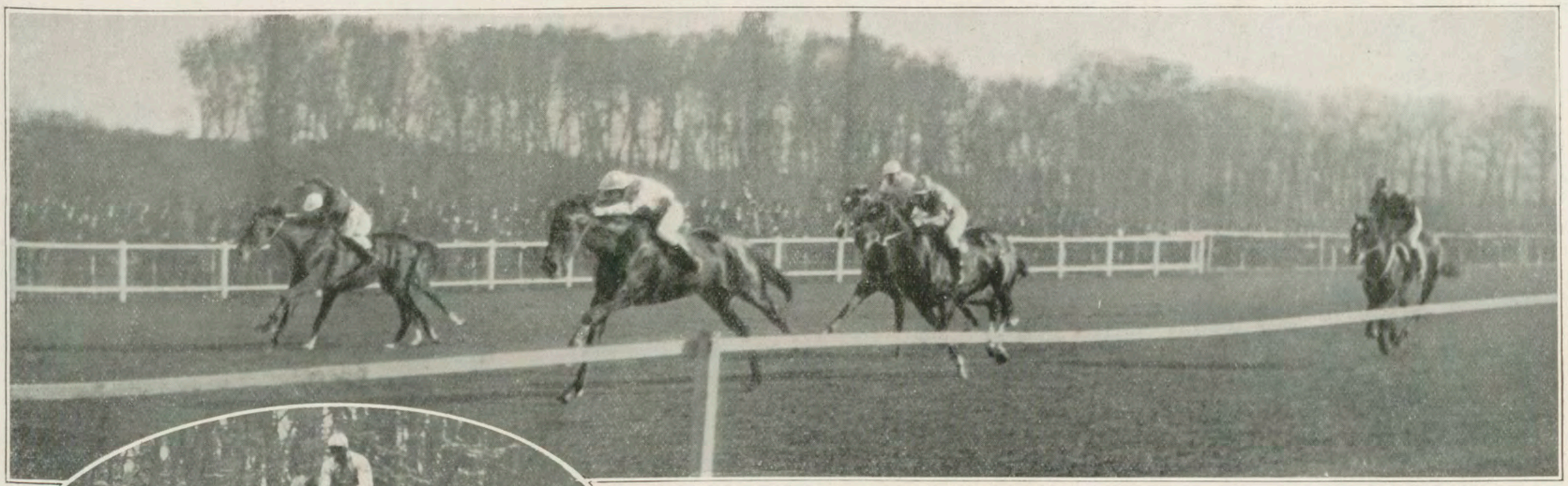
ZENITH II, MONTÉ PAR GARNER.

inférieur à Cadet Roussel III, et à Rire aux Larmes. Dimanche, Imrak était quatrième à une longueur et demie de Lahire, La Française et Templier III. Le poulain de M. Michel Lazard n'était pas à sa place à l'arrivée du Prix Boïard, ou pour mieux dire c'est Cadet Roussel III et Rire aux Larmes qui n'étaient pas à la leur. Il y a eu un faux train, la course s'est réduite à un déboulé, et Cadet Roussel III non plus que Rire aux Larmes n'a pas donné sa mesure. En tablant sur Imrak, Martial III aurait fourni une performance un peu meilleure que celle de Lahire et de Templier III. C'est honorable, certes, mais beaucoup moins concluant qu'une victoire régulière sur le vrai Cadet Roussel III. Cette constatation n'a pas pour objet de rabaisser Martial III, ni de limiter ses espérances. Un très gros argument en sa faveur, c'est qu'il gagne toutes ses courses, qu'il ait affaire à Litvinne, à Coral II, à Cadet Roussel III ou à Imrak, et très plaisamment. C'est un cheval sérieux qui fait tout ce qu'on lui demande. Rien ne défend de croire qu'il ne viendra pas à bout de tâches plus sévères.

Comme extraordinaire aubaine, l'achat de Zénith II, le gagnant du Prix Hocquart, est un cas assez curieux. M. A. Veil-Picard l'a acheté à la vente du baron Maurice de Rotschild 48.000 francs, soit près de 53.000 francs avec les frais. Huit jours après, exactement, son heureuse acquisition lui fait encaisser 64.300 francs et lui donne la satisfaction, qu'il n'avait jamais eue jusqu'ici, de gagner une des poules de Longchamp. C'est admirable, mais ce n'est pas tout. Le poulain, s'il repassait en vente, atteindrait un très gros chiffre. Toutes les espérances lui sont permises : celles de gagner d'autres poules importantes, le Derby peut-être ou le Grand Prix. Son brillant succès légitime toutes les prétentions. Battu cette année très catégoriquement dans toutes les occasions, le voilà qui brusquement apparaît sous un jour nouveau. Ces révélations subites ne sont pas inadmissibles, mais elles demandent confirmation.

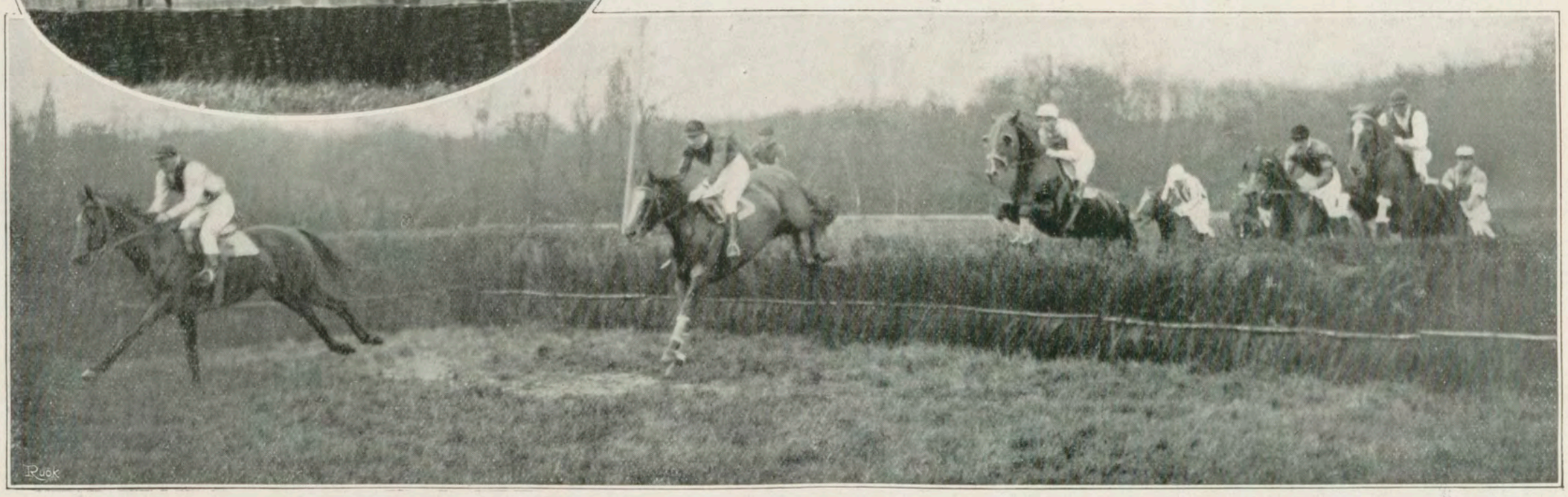
Stuart.

DU PRIX BOIARD AU PRIX HOCQUART



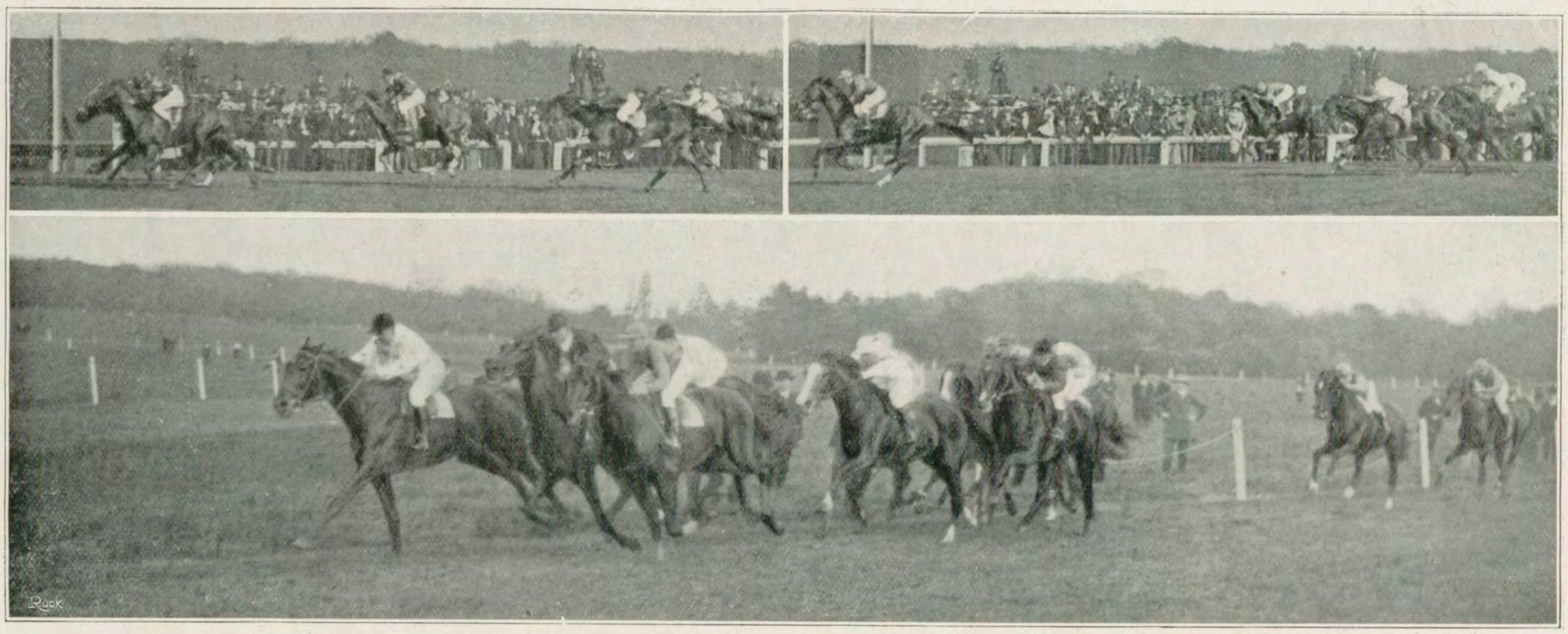
LE PRIX BOIARD (2.000 m, 50.000 francs) Maisons-Laffitte, 16 avril.

Le résultat de cette épreuve, a été assez imprévu, on s'attendait à la victoire de Cadet Roussel III, le vainqueur du Prix des Sablons et c'est un trois ans sur lequel on ne comptait guère, Martial III, qui a triomphé facilement, battant le cheval de M. Jean Prat de deux longueurs.



LE PRIX PRIDE-OF-KILDARE (haies, handicap 3.500 mètres, 10.000 francs) Auteuil 18 avril.

Rovno, est parti en tête devant Patricien, Roghui et Rouvrou. Au premier passage, Rovno menait toujours le train devant Ma Fille, Roghui et Rouvrou. Dans la ligne droite Arranmore tentait un effort, mais Roghui arrivait très fort et prenait la première place devant Selinonte bien revenue. (En médaillon le saut d'une claie dans l'allée des fortifications).

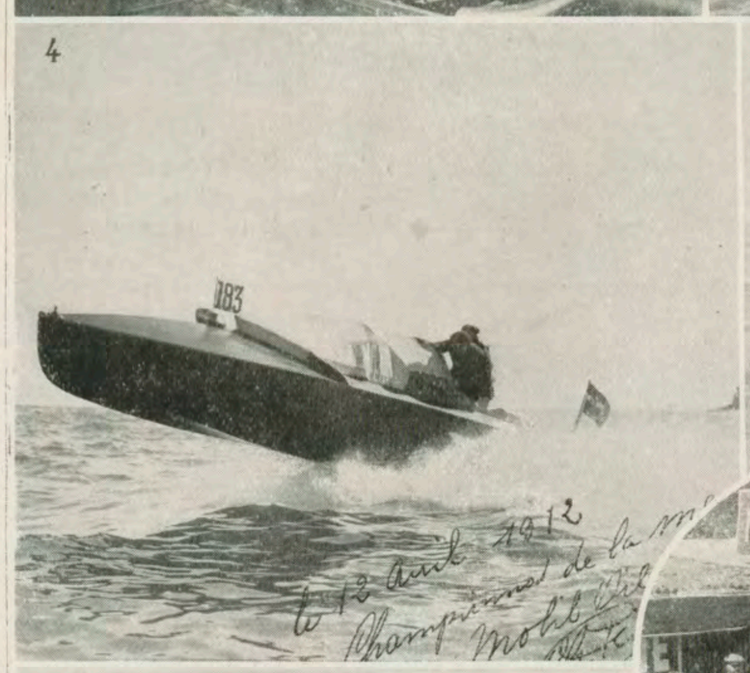


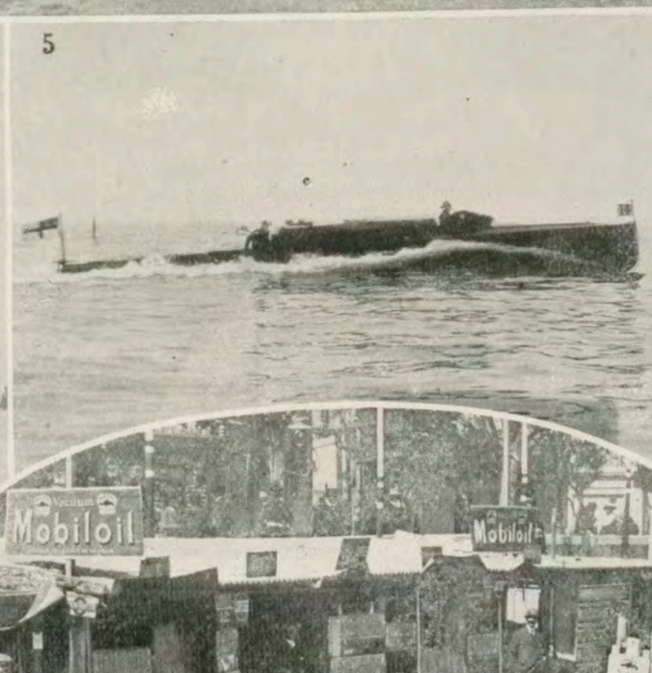
Limon Dop Oui-dà Houi Sightly Galafron Zénith

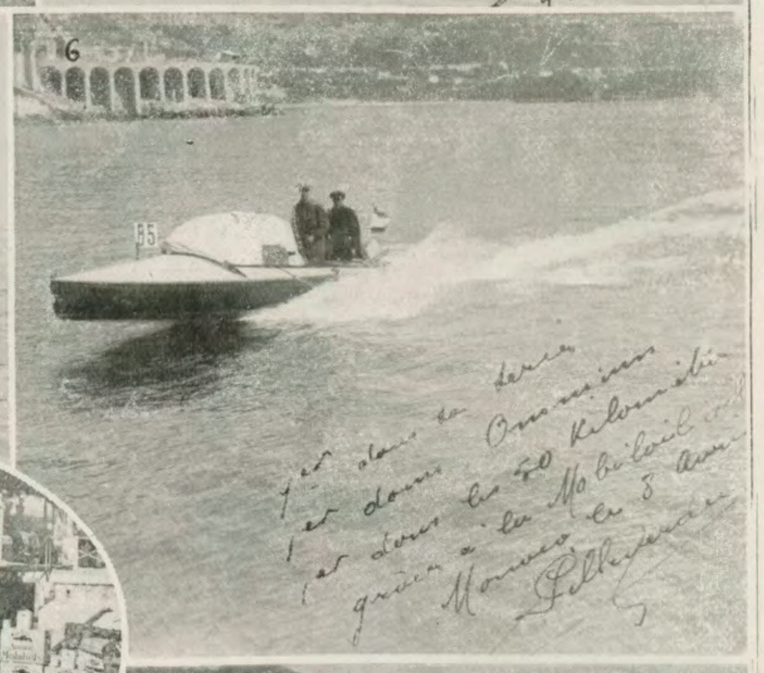
LE PRIX HOCQUART (2.400 mètres, 30.000 francs). Longhamp, 21 avril.

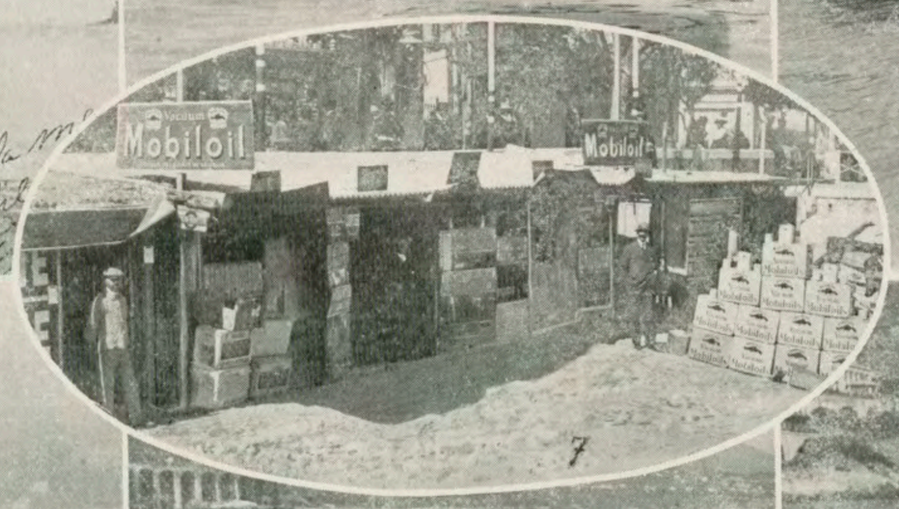
Oui-dà a pris la tête, puis Ultimatum et Limon l'ont remplacé, dans la descente Limon menait devant Houli, Ultimatum, Galafron et Dop. Entre les tournants, derrière Oui-dà, Houli, Sightly et Dop apparaissaient Hypocrite et Zénith 11, cette dernière venait à l'extérieur battre Oui-dà de 2 longueurs. En haut, à droite, l'arrivée du Prix Hocquart ; à gauche, l'arrivée du Prix de Lutèce, gagné par Lahire, devant La Française.

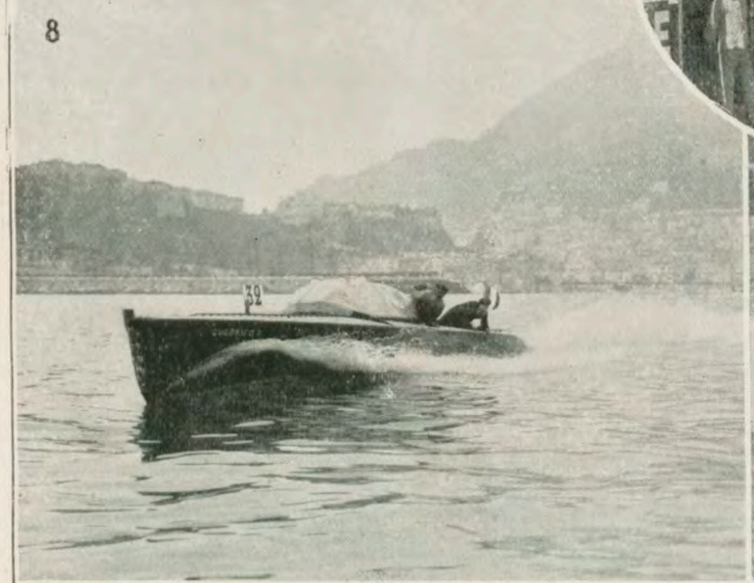
QUELQUES LAURÉATS DE MONACO

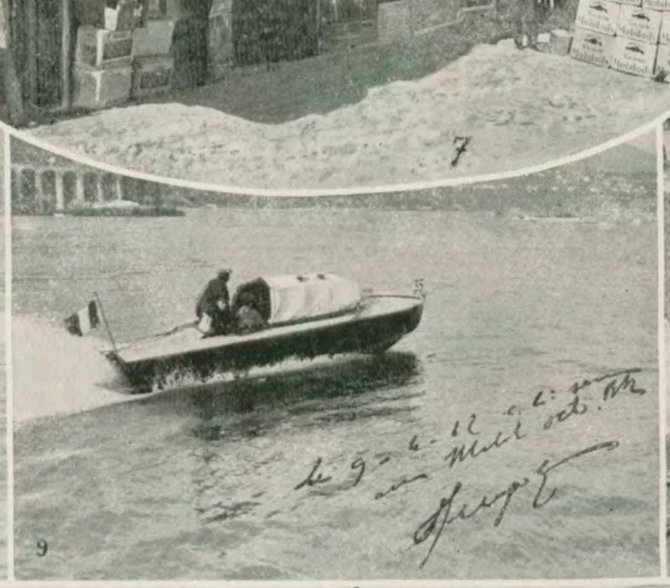


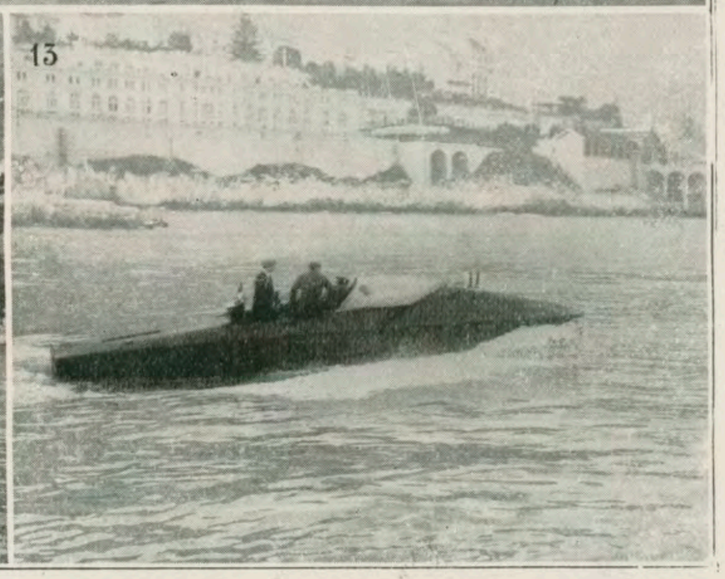












LE VAINQUEUR DU MEETING DE CANOTS AUTOMOBILES DE MONACO

1. Le moteur du *Sigma III* qui remporta la victoire dans la course d'hydroplanes. — 2. *Motocratie*, vainqueur de la Coupe du Prince de Monaco (racers). — 3. Le *Sigma III*. — 4. *Mais-Je-Vais-Piquer*, vainqueur du championnat de la mer. — 5. L'*Ursula*, au duc de Westminster, vainqueur de la Coupe des Nations. — 6. L'*Hispano-Suiza*, vainqueur de la course des cruisers de 1re série et de l'Omnium. — 7. Le ravitaillement du *Vacuum Oil* au meeting des canots automobiles de Monte-Carlo. — 8. Le *Cocorico II*, vainqueur du Prix de la Riviera. — 9. Le *Nautilus X*, vainqueur de la Coupe du Prince de Monaco (cruisers). 10. Le *Grégoire II*, gagnant de l' Omnium pour les cruisers de seconde série. — 11. Le *Tyreless*. — 12. Le *Grégoire A starté*, vainqueur de la course Monaco-Cannes, réservée aux yachts à moteur auxiliaire. — 13. Le *Sciata*, 2e de la Coupe du Prince de Monaco (racers). — Tous ces triomphateurs du meeting de Monaco employaient « l'huile qui graisse le plus », le Gargoyle Mobiloil de la Vacuum Oil Company. Presque tous les vainqueurs des épreuves avaient confié leur chance à cette huile dont ils apprécièrent les merveilleuses qualités. C'est grâce à elle qu'ils n'eurent jamais le moindre ennui de graissage et qu'ils ignorèrent la panne, d'ailleurs tous se sont empressés d'envoyer aux directeurs de la « Vacuum Oil Company » des attestations élogieuses dans lesquelles ils leur disaient tout le bien qu'ils pensaient du Gargoyle Mobiloil.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Dunkhorst était comme un éléphant. Il pesait plus de 300 livres. Il était revêtu d'une couche de graisse, qui en faisait comme un sac d'entraînement, mais il était fort et adroit et pouvait fournir un bon assaut. Dunkhorst n'avait jamais été knock-out jusqu'à ce que Fitzsimmons l'envoyât dormir. Il pouvait bien encaisser et frapper dur aussi quand il voulait.

Quand mon frère Jack et moi nous mettions les gants, c'était un bel assaut. Il cherchait à me faire travailler dur, mais j'avais peur de lui faire du mal, aussi nous en venions tout de suite aux corps à corps. Mais, quand je boxais avec Ryan, c'était un vrai combat. Ryan était supposé être dans mon camp pour me faire profiter de sa science, car c'était un des plus grands boxeurs du monde, et il connaissait tous les coups.

Mais, je puis bien le dire, pendant tout le temps que je m'entraînai avec lui à Allenhurst, il ne m'apprit pas le moindre coup. Ce n'est sûrement pas lui qui m'enseigna le crouch, comme l'ont prétendu la plupart des journaux à cette époque, car je me servis de cette garde dès mon premier combat et dans tous ceux que j'eus depuis à soutenir, chaque fois que j'en eus besoin. Ryan ne cherchait pas à m'apprendre quoi que ce soit. Sa seule idée, c'était Ryan, Ryan, Ryan. Il semblait qu'il m'en voulait d'être si grand et si fort. Il était jaloux, car s'il avait eu ma force physique, avec son adresse, il eut été champion du monde des poids lourds, aussi longtemps qu'il serait resté sur le ring, et jamais personne ne l'aurait approché comme boxeur. Une autre chose qui excitait sa jalousie, c'était que Fitzsimmons avait précisément abandonné le championnat des poids moyens, parce qu'il ne se rencontrait plus qu'avec des poids lourds, et Ryan le réclamait.

Il y avait beaucoup de gens qui regardaient encore Fitz comme le champion poids moyens. Maintenant, j'allais rencontrer Fitzsimmons et Ryan essayait de contenter, grâce à moi, sa haine contre Fitzsimmons. Sa seule ambition aurait été de me mettre knock-out à l'entraînement. Mais jamais il ne m'inquiéta. Toujours il se jetait sur moi pour me frapper à la tête. Le plus souvent, il m'atteignait à la pointe du menton assez fort pour aplatir un homme ordinaire, et quand il pouvait me blesser ou me faire saigner, il le faisait avec jouissance. Cependant, je gardais Ryan, car j'avais cette idée de derrière la tête, que toute cette brutalité était la meilleure chose du

IL ENVOYA SON MAILLET SUR LE NEZ DE DUNKHORST

(Voir page 288.)

monde pour moi. J'apprenais de jour en jour à le dominer, en dépit de sa vitesse et de sa science, et tout ce travail devait me servir quand j'aurais à rencontrer un meilleur homme et un plus dur frappeur, comme Fitzsimmons. Ryan ne m'inquiéta jamais, et je suis heureux de le dire jamais. Tout ce que je cherchais, c'est l'habitude du combat et je dois lui rendre ici ce qui lui est dû, j'appris avec lui plus qu'avec aucun autre homme que j'aie jamais rencontré. C'était en outre un bon masseur et un parfait soigneur.

Que l'on ne croie pas que j'ai exagéré en parlant de la jalousie de Ryan. Peut-être n'était-elle pas alors aussi vive que je le pensais. Mais, plus tard, quand je fus devenu champion et qu'il travailla encore avec moi, pour mon combat avec Jim Corbett, je suis certain qu'il aurait été heureux de me voir battu.

A côté de mes entraîneurs réguliers, il y avait encore deux ou trois hommes qui vivaient en réalité avec moi dans mon camp. L'un était Johnny Pollock, du *New York Evening World*, il y avait aussi quelques autres journalistes. Il y avait un homme qu'on avait surnommé par plaisanterie Dick le Rat, il tenait un magasin à Long Branch et c'était un bon compagnon. Dan O'Rourk, le fameux sportsman était souvent aussi avec nous. Il y avait aussi Deck Wolters, de Saint-Louis, un de mes bons amis. Deck était un joyeux garçon. Dès la première fois que je fis sa connaissance, il y a de longues années déjà, il me proposa un pari. Et depuis, il était toujours prêt à parier une bouteille de vin contre n'importe qui, que je gagnerais mon match. Combien de bouteilles de vin Deck a-t-il gagné sur moi! Même quand il est sur le continent, il me télégraphie pour tenir des paris sur moi. Cela l'amuse beaucoup. Je sais que si jamais je perdais un match, la bouteille de vin de Deck lui ferait du mal, car il serait furieux de me voir battu. Jamais d'ailleurs il ne voudrait changer et parier que je serais battu, car il aurait peur de me porter la guigne.

Il n'y eut pas que des assauts et du travail à Allenhurst, pendant plusieurs semaines. Le soir, quand le travail était terminé, je sortais faire une courte promenade à pied avec deux ou trois de mes amis et, quand nous étions rentrés, nous faisions une partie de cartes ou nous nous asseyions sous le portail et nous racontions des histoires jusqu'à 9 heures.

A 9 h. précises, je me levais, disais bonne nuit, et je rentrais. Je suis un des meilleurs dormeurs du monde, je crois. Je dors régulièrement de 9 heures du soir à 6 heures du matin sans ouvrir l'œil, comme une souche. Il n'y a rien au monde qui vaille mieux pour un athlète que le sommeil. Un bon sommeil vaut mieux que le meilleur travail. Cela vous rend frais et fort, tous les matins, malgré la fatigue que vous avez prise la veille. Cela vous rend la solidité de vos os et la souplesse de vos muscles.

Il venait à notre camp une foule de curieux de tous les points de la côte de Jersey. Je n'ai jamais aimé à parader devant la foule, comme Corbett et Fitzsimmons. Leur joie était de boxer avec une foule autour d'eux. Moi pas. Je préfère m'en aller dans une salle avec un ou deux hommes, boucler ma porte et travailler comme un cheval.

Mais, naturellement, ce n'était pas facile, avec tous les gêneurs que nous avions, à nos trousses. De temps en temps, j'envoyais Tommy Ryan présenter Dunkhorst comme Jeffries et la foule se pressait autour du gros homme; les plus hardis tâtaient ses muscles, en lui disant qu'il avait encore besoin d'un peu d'entraînement, qu'il avait de la graisse à perdre et toutes sortes d'histoires, que nous nous racontions le soir. Tout le monde s'amusait du gros Dunkhorst. D'autres fois, je montais sur une bicyclette et j'allais faire un tour sur quelque route tranquille. Je préférais la bicyclette à tout autre délassement et j'en faisais beaucoup. C'était très à la mode, d'ailleurs, à cette époque. Les boxeurs d'aujourd'hui ne pensent plus qu'à aller en automobile; mais c'est moins bon pour les jambes.

Il arriva une histoire amusante à notre camp, que j'allais oublier. A côté de chez nous, il y avait quelques-uns de ces entraîneurs importés d'Angleterre. Ils ont tous disparu depuis. Peut-être parce qu'ils aimaient trop l'ale.

J'avais fait venir plusieurs caisses d'excellent Bass pale ale, quand je me rendis au cottage et je l'avais fait mettre à la cave. Chaque jour, je descendais et je remontais ce qu'il nous fallait pour notre dîner. Au bout de quelque temps, il me parut que l'ale diminuait très vite. Je commençai à m'en inquiéter. J'examinai toute mon équipe qui me parut en bon état et maigre à souhait, à l'exception de Dunkhorst, qui devenait de plus en plus gras, en dépit du travail qu'il fournissait. Je me dis en moi-même: « Ce gros porc de Dunkhorst me refait mon pale ale », et je résolus de lui donner une leçon.

Ce soir-là, je montai dans ma chambre à neuf heures, comme à l'ordinaire: j'attendis jusqu'à ce que tout fut tranquille; alors je descendis et je m'installai à côté de la porte de la cave. Rien ne bougea pendant une couple d'heures et je m'apprêtais à me retirer, quand j'entendis du bruit sur la

IL REMONTA LES DEUX BRAS CHARGÉS DE MES BOUTEILLES DE BASS.

route, le long de la maison, et quelques minutes après, j'aperçus un des petits Anglais qui s'avançait à pas de loups, sur le gazon, vers la porte de la cave. Il l'ouvrit doucement et se glissa à l'intérieur. Un moment après, il reparaissait, les deux bras chargés de mes bouteilles de Bass. Je sautai sur lui comme un chat. Mais je ne lui fis pas de mal. Je me contentai de reprendre mes bouteilles et de lui dire que le prochain Anglais que je verrais rôder autour de la maison, je le tuerais, et je le laissai aller. On ne vit plus d'ale sur la table des Anglais!

Le lendemain, à dîner, je donnai à Dunkhorst deux bouteilles pour lui tout seul, pour soulager ma conscience. Mais Ed ne sut jamais la raison de cette munificence.

CHAPITRE XXV

PRÊT POUR LE COMBAT

Je ne travaillai pas beaucoup le jour qui précéda le combat, car j'étais tout à fait prêt et bien. Je me contentai d'une couple de rounds, avec Jack et les autres. Dans l'après-midi, Jack et moi, nous demandâmes à Johnny s'il ne voulait pas faire une petite promenade sur la route.

— Sûrement, dit John.

Nous partîmes. C'était une journée magnifique que celle du 8 juin; le soleil brillait dans un ciel bleu et tout, dans la nature, était doux et agréable. Je me souviens encore que les oiseaux chantaient dans les branches; tout semblait si paisible et si tranquille, que j'avais de la peine à me figurer que demain me trouverait en train de combattre pour le championnat.

Jack, John et moi, parcourûmes environ trois milles à un train tranquille. Alors, je me tournai vers mon frère Jacques et lui lançai un coup d'œil:

— Jack, dis-je, avons-nous dit à Johnny que nous allions nous en aller tranquillement sur la route?

— Parfaitement, dit Jacques.

— Mais nous n'avons rien dit pour le retour? demandai-je. Je veux en être bien sûr et ne dire que la vérité.

— Non, nous n'avons rien convenu pour le retour, répondit Jacques.

— Alors, nous allons faire le retour, à la course.

Johnny poussa un cri désespéré. Mon frère se colla à mes talons et nous regagnâmes la maison à belle allure. Comme il n'y avait pas de tramways sur la route, Johnny arriva, couvert de sueur et de poussière, une couple d'heures après. J'oubliais de dire que Johnny était un peu gras et n'aimait guère à courir.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le nº 696.

Il y a dans ce numéro une grosse erreur géographique commise volontairement. Le redressement de cette erreur constitue la quinzième des réponses de notre « Concours de Jeffries ». Voir à la page suivante, les conditions et les prix de notre Concours.

Ce soir-là, Ryan et moi, nous promenions dans Asbury Park. Nous arrivâmes à une de ces fontaines qui laissent continuellement couler un filet d'eau et où l'on peut boire sans tasse. J'étais très altéré par le travail très dur que je fournissais depuis plusieurs semaines. Mon poids était tombé plus bas que pour aucun des matches que j'avais soutenus jusque-là, et je sentais que toutes mes fibres étaient si sèches, que j'aurais absorbé l'eau comme le ferait une feuille de buvard. J'avais la gorge desséchée. La fontaine me paraissait délicieuse et je m'approchais pour m'y désaltérer. Mais Tommy bondit sur moi et me repoussa.

— Ne buvez pas cette drogue ! dit-il ; laissez ça là. Je l'écoutai. Mais j'espère bien que je n'aurai jamais de ma vie, une soif comme celle-là

J'avais de bonnes raisons d'être altéré. Je n'ai jamais perdu autant de poids en m'entraînant pour une autre rencontre. Quand je vins dans l'Est, pour me mesurer avec Armstrong, je pesais juste 245 livres (1), en costume de boxe, sur le ring. Maintenant, prêt à rencontrer Fitzsimmons, j'en pesait exactement 204 (2). Je me trouvais réduit à l'état d'ombre. Deux jours avant le combat, je pesais juste 206 livres, déshabillé, et tout le monde, dans le camp, pouvait me voir sur la bascule. La veille du match, je rencontrai nombre de sprinters dans la salle des bagages à la station de chemin de fer. Là, sur la bascule des bagages, avec une culotte et un léger maillot, je pesais juste 210 livres (3).

Je n'ai jamais essayé, depuis, de faire un poids aussi bas. J'ai reconnu que je suis plus fort et que j'ai plus d'endurance quand j'ai, sur les os, 40 livres de viande de plus.

Quand nous fûmes de retour, tous les jeunes gens s'assirent sous le porche, et commencèrent à raconter des histoires et à chanter des chansons. Ils semblaient penser qu'il leur appartenait de tenir mes nerfs en bon état Mais je n'étais pas du tout énervé. En fait, si je ressentais quelque chose, c'était le plaisir de voir le travail terminé et le combat à quelques heures de là. J'étais anxieux de voir quelle joie ce serait d'entendre la foule hurler quand Fitzsimmons serait déclaré knock-out. Autre chose, ma famille n'avait jamais beaucoup goûté la carrière que j'avais embrassée. J'attendais avec impatience le moment de lui envoyer un télégramme annonçant que j'étais champion du monde. J'aurais une grande satisfaction à le faire. Mon père m'avait dit un jour:

— Jim, tant que vous combattrez, soyez le meilleur homme dans votre profession. Alors, vous pourrez la quitter avec honneur, quand le moment sera venu de l'abandonner et de chercher quelque chose de mieux.

Je me joignis donc aux conteurs, et à neuf heures, je dis : « Bonne nuit » comme à l'ordinaire et rentrai dans ma chambre. Deux minutes après, j'étais dans mes draps et endormi. C'était la meilleure preuve de mon excellent état nerveux. Deux jours avant le combat, j'avais pu paraître un peu énervé et agacé, mais maintenant, à vingt-quatre heures de la grande rencontre, j'étais prêt à tout ce qui pouvait arriver. C'est une chose curieuse que les nerfs. Parmi les bons boxeurs que j'ai connus, quelques-uns sont énervés jusqu'à l'heure du combat et ensuite deviennent froids comme glace. D'autres, et ils sont à plaindre, restent froids jusqu'au moment où ils montent sur le ring et, alors, bien qu'ils n'aient pas peur le moins du monde, sont comme paralysés et si dépourvus de force, qu'il leur est impossible de combattre. C'est ce que nous appelons les « champions de gymnase ».

MON FRÈRE SE COLLA A MES TALONS...

Je dormis comme une souche cette dernière nuit et ne bougeai pas jusqu'à six heures du matin. Alors, je me levai et m'habillai. Tous les autres

JE M'APPUYAI LA TÊTE DANS LA MAIN ET JE M'ENDORMIS.

étaient encore au lit. Quand le soleil fut haut, je descendis dans le jardin et me mis à chanter une suite de chansons nègres, sous leurs fenêtres, pour les réveiller. Les chansons nègres venaient justement de paraître et faisaient fureur. J'ai toujours préféré les chansons nègres à cette drogue de musique d'opéra. Une minute après, les têtes apparaissaient à toutes les fenêtres du cottage. Billy Delaney était souriant. Ces chansons de minstrels étaient tout à fait du goût de Billy. Il paraissait joyeux et content.

Enfin le déjeuner fut pris. Mes vêtements de boxe et tout ce qu'il fallait pour mon coin fut emballé et tout le monde fut prêt à partir. Nous quittâmes le cottage et nous rendîmes en corps à la gare. Il y avait là toute une foule qui m'acclamait et me souhaitait bonne chance. Tous les employés et hommes d'équipe voulaient me serrer la main. Je m'en débarrassai comme je pus, et prenant Johnny avec moi, je montai en wagon. Je m'assis près de la fenêtre et dis à Johnny de s'asseoir à côté de moi et de ne laisser personne me parler jusqu'à New-York. Delaney et les autres montèrent dans le fumoir.

Dès que le train fut parti, je m'appuyai la tête dans la main et m'endormis. Naturellement, je ne me rappelai rien, mais John me dit que je dormis comme un loir, tout le long du chemin. A Red Bank, à Perth Amboy, à South Amboy, à Elizabeth et à Newark, la foule était amassée dans la gare. Tout le monde se pressait sur le quai, et quand on m'avait aperçu à travers la fenêtre, c'était des acclamations sans fin.

Je ne sortis pas de mon sommeil. Je me souviens seulement que je sursautai au moment où nous sortions d'une station et, me frottant les yeux, je demandai:

— Sommes-nous partis? Où sommes-nous?

— Partis, s'exclama John. Mais nous traversons Newark! Vous avez dormi plus d'une heure.

— Ah! m'écriai-je. Est-ce que je me suis endormi sur votre épaule? Je dois être un bien triste compagnon.

— Rendormez-vous, me dit John. Je suis en train d'écrire mon article.

Et je me rendormis jusqu'à ce que nous soyons dans Jersey City. Je me réveillai comme nous passions sur le pont de la vingt-troisième rue. A New-York, nous prîmes un lunch et nous allâmes au Proctor's où nous vîmes jouer une comédie. Je ne me suis jamais autant amusé au théâtre. Il me semblait que les plaisanteries et les chansons étaient les plus spirituelles que j'aie jamais entendues, que les femmes étaient les plus belles que j'aie jamais vues, et les figurants les plus naturels, car tout, pour moi, se rapportait à l'homme qui allait être massacré par Fitzsimmons et qui en aurait beaucoup d'ennui.

Après le théâtre, nous allâmes à Coney-Island par le train — maintenant on ne va plus qu'en auto — et nous rendîmes à la villa de mon ami Williams. Je montai dans une chambre et m'endormis jusqu'à près de 9 heures, quand le moment fut venu de partir pour le club, je me levai et descendis rejoindre Brady et Delaney et les autres.

Coney Island était dans l'anxiété de l'attente ce soir-là. Les rues étaient remplies d'une foule impatiente de savoir ce qui se passait au club. Tout le monde s'empressait, et tout le monde cherchait à parier pour Fitzsimmons ; tout le monde, à l'exception de quelques loyaux originaux de Frisco et d'autres villes de la Louisiane et de mes amis personnels. Fitzsimmons était, naturellement grand favori. Très peu de gens savaient quelque chose de moi. J'étais un étranger. A l'hôtel Ben Cohens, l'endroit de prédilection pour les gens de sports, les plus fameux sportsmen d'Amérique étaient réunis. Ils avaient dîné là et après cela, ils se réunissaient par groupes pour parler du combat et placer leurs paris. Au commencement, Fitz était favori à 3/1, mais comme on parlait de plus en plus des grands combats qu'il avait soutenus, ses amis commencèrent d'offrir davantage. Avant l'entrée dans le ring, la cote était à 3 1/2 pour 1 sur Fitz et quelques-uns même en donnèrent, 4/1. J'entendais toutes ces choses, mais cela ne me troublait en rien. J'étais absolument sûr que je gagnerais. Naturellement, je considérais Fitzsimmons comme un grand boxeur, et comme un homme qui pourrait faire plus en une minute que moi en une heure. Mais je n'avais aucune crainte qu'il me mît knock-out. Cela ne pouvait pas entrer dans ma tête.

J'admettais parfaitement qu'il m'infligerait une terrible punition, avant que je ne puisse l'atteindre et l'envoyer à terre. Je m'attendais à avoir la tête à moitié démolie, La seule chose qui m'inquiétait, c'est l'idée qu'il pourrait arriver à me fermer les deux yeux, et que, dans ce cas, ce serait dur pour moi d'arriver à le trouver. Mais, tout le temps, j'avais la ferme persuasion qu'à la fin, j'aurais raison de lui.

(A Suivre). J.-J. JEFFRIES.

(1) 111 k. 120.
(2) 92 k. 530.
(3) 95 k. 250

Notre Concours de Jeffries[1]

ENCORE UNE ERREUR. QUELLE EST-ELLE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Plusieurs lecteurs nous ayant écrit pour nous féliciter de l'idée d'énigme sportive que nous proposions aux concurrents du concours de Jeffries, dans notre dernier numéro, nous avons décidé de reprendre aujourd'hui la même formule de rébus, avec une légère variante.

Il y a, dans le texte du feuilleton ci-dessus, une grosse erreur géographique Nous ne voulons pas préciser davantage. Nous sommes persuadés que les concurrents parviendront aisément à la découvrir.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just, en or, avec sa chaîne, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe. valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte, et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

Nos lecteurs trouveront dans le numéro de

FERMES ET CHATEAUX

du 1er mai le compte rendu complet du Concours Hippique de Paris avec les photographies des gagnants des principales épreuves.

Voir les numéros depuis le 696.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.